

Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis?

Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs
Schienen

Von Gregor Lahounik

15

Projektteam: Roman Hebenstreit (GdE)
Christine Kainz (GdE)
Gregor Lahounik (AK Wien)
Werner Röder (GdE)
Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter (AK Wien)
Hannes Schneller (AK Wien)
Ernst Spuller (GdE)
Harald Voitl (GdE)

Erhältlich bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien
Tel: +43 (1) 501 65 – 2698
Tel: +43 (1) 501 65 – 2105

e-mail: friederike.bodinger@akwien.at

Layout: Friederike Bodinger (AK Wien)

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird in dieser Arbeit auf die grammatikalisch weibliche Form bzw. die Kombination von männlicher und weiblicher Form verzichtet. Die Bearbeiter legen aber auf die Feststellung wert, daß in der gesamten Arbeit mit der männlichen Form Männer und Frauen gleichberechtigt gemeint sind.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2003, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien,
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien

Inhaltsverzeichnis

1. Die Bahn als Verbundprodukt.....	5
2. Rechtlicher Rahmen – Grundvoraussetzungen für die Bahnen	9
2.1 EU-Weißbuch	9
2.2 EU Wettbewerbspolitik und Marktöffnung im Schienenverkehr – Eisenbahnpakete I+II.....	12
2.2.1 Geltendes Gemeinschaftsrecht – Eisenbahnpaket I	12
2.2.2 Eisenbahnpaket II – Regelungsentwürfe	14
2.2.3 Grundsätzliche Einschätzung	15
2.3 Nationaler Rahmen.....	16
3. Zugang zur Schieneninfrastruktur.....	19
3.1 Konzession	19
3.2 Sicherheitsbescheinigung.....	20
3.3 Zugang zur nationalen Schieneninfrastruktur nur unbefriedigend gelöst	22
3.4 Grundsätzliche Einschätzung	23
4. Fahrbetriebsmittel.....	25
4.1 Zulassung	25
4.2 RIV und RIC.....	26
4.3 Technische Harmonisierung auf EU-Ebene.....	26
4.4 Instandhaltung und Wartung.....	27
4.5 Grundsätzliche Einschätzung	28
5. Arbeitnehmerschutz	29
5.1 Einhaltung des Arbeitnehmerschutzes	29
5.2 Arbeitszeit.....	30
6. Ausbildung der Bahnbediensteten.....	35
6.1 Guter derzeitiger Standard	35
6.2 Grundsätzliche Einschätzung	35
7. Weitere Liberalisierungsbestrebungen setzen Bahnen zusätzlich unter Druck.....	37
7.1 Trennung Infrastruktur - Absatz	37
7.2 Großbritannien als warnendes Beispiel	39
7.3 GATS	41
8. Resümee	43

Anhang	47
Transeuropäisches Schienengüternetz	49
Vergleich des Ordnungsrahmens Straße / Schiene.....	50
Stellungnahme der AK zur Eisenbahnverordnung 2002	53
Stellungnahme der GdE zur Eisenbahnverordnung 2002.....	61
Index und Verzeichnisse	71
Quellenverzeichnis	71
Verwendete Rechtsmaterien	73
EU-Gesetzgebung.....	73
Nationale Gesetzgebung.....	74
Abkürzungsverzeichnis.....	75

1. Die Bahn als Verbundprodukt

Jedes Verkehrsmittel stellt äußerst spezifische Anforderungen an die Infrastruktur. So wäre ein Luftverkehr ohne Flugkontrolle und Slotvergabe ebenso undenkbar wie der Straßenverkehr ohne Ampelregelungen und hierarchischer Gliederung des Straßennetzes. Kein anderes Verkehrsmittel ist allerdings hinsichtlich der Ansprüche an die Infrastruktur und deren Abstimmung mit dem rollenden Material derart anspruchsvoll wie die Eisenbahn.

Schienengebunden zu sein, bedeutet, dass ein flexibles Ausweichen, Umfahren und Überholen nur durch ein kompliziertes Zusammenspiel und Vorausplanung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich ist.

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal zwischen dem Eisenbahnsektor und anderen Transportsektoren liegt in der **größeren Dimension** in Bezug auf das Gewicht der beförderten Einheiten (Tonnen) und in der Länge des Transportverbundes. Während im Straßengüterverkehr das höchstzulässige Gewicht 40 Tonnen darstellt, können dies im Schienenverkehr über 700 Tonnen (bei 2 Triebfahrzeugen bis 1.000) sein. Damit ergeben sich auch von Zug zu Zug unterschiedliche Zuglängen. Im Durchschnitt liegen diese zwischen 400 und 500 Metern. Dabei wird klar, dass die entstehenden Massenkräfte bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h besondere vorausschauende Betriebsbedingungen notwendig machen. Vor allem auch unter dem Aspekt, dass der Reibungswert zwischen Rad und Schiene (Eisen auf Eisen) gering ist und ein Stillstand der Räder und das damit folgende Gleiten der Räder fatale Folgen haben kann.

Ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal, welches eine völlig unterschiedliche Betriebsführung notwendig macht, ist das Faktum, dass, anders als im Straßenverkehr, im Eisenbahnbetrieb nur in Ausnahmefällen ein Fahren auf Sicht angeordnet werden kann. Unter normalen Betriebsumständen fährt der Triebfahrzeugführer nicht auf Sicht, sondern richtet seine Geschwindigkeit nach den vor Fahrtritt erhaltenen schriftlichen Anordnungen (Buchfahrplan, Befehle, usw) und den signalisierten Befehlen des Infrastrukturbetreibers. Ein sofortiges Anhalten vor plötzlich auftauchenden Hindernissen ist auf der Schiene daher nur bedingt möglich. Im Eisenbahnsystem wird das Fahren auf Sicht ersetzt durch das **Fahren in Blockabschnitten**. Ein Zug kann erst in einen weiteren Blockabschnitt einfahren, wenn dieser von davor fahrenden Zügen frei ist. Dieses System hat ebenfalls der Flugverkehr übernommen, jedoch mit dem Unterschied, dass die Blockabschnitte nicht nur hintereinander, sondern auch überlagernd gelegt werden können.

Für das Eisenbahnpersonal und den Fahrbetrieb bedeutet dies:

- laufende Kommunikation zwischen Infrastruktur und Zug
 - elektrisch/elektronisch (Zugsicherung INDUSI, Sicherheitsfahrschaltung SIFA)
 - mündlich (Vorziehen des Zuges, Verschiebewegungen, Vorbeifahrt bei gestörten Signalen usw)
 - schriftlich (Beigabe von Befehlen, Vorbeifahrt bei gestörten Signalen usw)
- genaue Kenntnis des zu befahrenden Streckenabschnitts insbesondere in Hinblick auf die Sicherheit (wie Gefälle, Seitenbeschleunigung, Signalpositionierung, Langsamfahrstellen, Baustellen usw)
- kein „Fahren auf Sicht“
 - fahren über Signalisierung des Infrastrukturbetreibers, ständige Signalbeobachtung (Licht- und Zeichensignale)
 - fahren in Blockabschnitten
 - weit vorausschauende Fahrweise (Bremswege bis zu über 1000 m)
 - ständige Positionsbestimmung (Kilometertafeln)
- keine reine Armaturenfahrt (wie Autopilot im Flugzeug möglich), sondern ständige Überwachung und Bedienung durch den Menschen
- Fahrgeschwindigkeit wird vorgegeben (Außenbestimmung), genaues Einhalten der für jeden Streckenabschnitt vorgeschriebenen Geschwindigkeit (allein zwischen Wien und Salzburg gibt es 114 Geschwindigkeitsbrüche)
- Abstimmung der Bremsleistung sowie der Beschleunigung auf die Infrastruktur in Hinblick auf
 - Verzögerung der Wirkung bei langen Zügen bzw Erfahrungswissen,
 - spezifisches Zugverhalten beim Nachschub
 - Bremsverhalten von Waggons unterschiedlicher Bauart (von besonderer Bedeutung zB bei Steilstrecken, auch unter Berücksichtigung von Witterungsverhältnissen)
 - der Abgabe der Antriebsleistung auf die erlaubte Belastungsgrenze der Zughaken
- Überholen nur an den dafür vorgesehenen Stellen

Im Gegensatz zur Eisenbahn sind beispielsweise im Straßenverkehr keine derart umfangreichen, gegenseitigen Wirkungen zu erkennen. Der Straßenverkehr unterliegt vielmehr zufälligen Zusammentreffen individueller Verkehrsteilnehmer und stellt nur geringe Anforderungen an die Infrastruktur. So liegt im Straßenverkehr nahezu die gesamte „Transportintelligenz“ beim Fahrer der freie Wahl von Fahrtantritt, Geschwindigkeit, Pausen und Überholmanöver hat.

Im Eisenbahnwesen sind die Standards für Verkehrssicherheit und die Standards für den Schutz und die Ausbildung der Arbeitnehmer immer eng miteinander verbunden. Ebenso ist die Sicherheit der Reisenden keinesfalls von jener der Beschäftigten bzw deren Schutz und Ausbildung zu trennen. Diese gemeinsame Behandlung ist für das bisher hohe Sicherheitsniveau im System Schiene bestimmend und wird auch künftig erforderlich sein. Eine losgelöste Betrachtung einzelner Bausteine des Systems führt unweigerlich zu einer suboptimalen Entwicklung der Schiene.

Dies gilt einerseits für Anpassungen im technischen Bereich (Spurkränze, Rolleigenschaften usw) als auch hinsichtlich sozialer Vorgaben (Arbeitszeiten, Ruhezeiten, Ausbildung, Tauglichkeitsprüfungen usw). So ist es beispielsweise für ein umfassendes Sicherheitskonzept unabdingbar, die derzeit auf europäischer Ebene diskutierten Vorschläge hinsichtlich einer Harmonisierung der Sozialstandards für „das fahrende Personal“ auf das gesamte sicherheitsrelevante Personal (wie Fahrdienstleitung, technisches Wagenpersonal, Verschub usw) auszudehnen. Nur wenn das Gesamtsystem Schiene aufeinander abgestimmt ist, kann die Bahn optimal funktionieren. Sämtliche Maßnahmen die den geregelten Betriebsablauf betreffen, bedürfen daher einer gesamtheitlichen Betrachtung, da diese - neben der optimalen Verkehrsführung des Eisenbahnsystems - die Sicherheit der Reisenden und der Beschäftigten direkt beeinflussen.

2. Rechtlicher Rahmen – Grundvoraussetzungen für die Bahnen

2.1 EU-Weißbuch

Mit dem kürzlich vorgelegten Weißbuch¹ „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ präsentierte die Kommission ihr Verständnis einer Neuordnung des Verkehrssektors. Laut EU-Kommission ist die derzeitige Verkehrsabwicklung den künftigen Verkehrsmengen (+38% Steigerung im Güterverkehr und +24% im Personenverkehr bis 2010) nicht mehr gewachsen. Es werden daher zahlreiche Richtlinien angekündigt und einige Vorschläge in einem „Aktionsprogramm“ konkretisiert. So sind in den nächsten Jahren

- Regelungen über die Festlegung von Infrastrukturbenutzungsentgelten aller Verkehrsträger,
- eine Harmonisierung der Besteuerung von Kraftstoffen sowie
- die Erhöhung der Förderung für die Transeuropäischen Netze (von derzeit max 10% auf max 20%)

zu erwarten.

Aus österreichischer Sicht kommt insbesondere der verursachergerechten Anlastung der Wegekosten große Bedeutung zu, da darin ein Umdenken der EU-Kommission in der Verkehrspolitik zu erahnen ist. Obwohl der erste Entwurf einer Wegekostenrichtlinie bereits für Herbst 2002 angekündigt wurde, ist bis dato kein Dokument veröffentlicht worden. Die im Weißbuch zaghaft skizzierten Grundsätze lassen allerdings befürchten, dass die Anlastung der externen Kosten nur bedingt im notwendigem Ausmaß erfolgen wird.

Neben der Wegekostenrichtlinie stellen

- die gewünschte Liberalisierung der Eisenbahnen (Eisenbahnpaket I+II) und
- die gewünschte Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)²

weitere Säulen der Verkehrspolitik der Europäischen Kommission dar.

¹ Grün- und Weissbücher sind strategische Positionspapiere der Union zu bestimmten Themen. Beide besitzen keinen rechtlich verbindlichen Charakter. Im Gegensatz zu den Grünbüchern enthalten Weissbücher meist einen konkreten Maßnahmen- und Zeitplan zur Durchführung der gesetzten Ziele und dienen als Vorlage für weitere Richtlinienentwürfe.

² Vgl dazu: Doris Unfried, Christoph Parak (Hrsg): „Personennahverkehr – zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge“ Materialiensammlung, Verkehr und Infrastruktur Band 13 sowie Ergänzungsband 13a, Arbeiterkammer Wien, Wien 2001 und Wien 2002

Die Öffnung der Schienennetze für sogenannte Dritte soll der bisherigen Entwicklung im Verkehrsmarkt, wo starken Anteilsgewinnen im Straßenverkehr Verluste im Schienenverkehr gegenüber stehen, entgegenwirken. Die Anteile der Bahn in den einzelnen Mitgliedsstaaten sind allerdings höchst unterschiedlich. Während die ÖBB im nationalen Güterverkehr einen Marktanteil von rund 37% (2000) aufweisen, liegt der durchschnittliche Anteil aller Bahnen des Gemeinschaftsgebietes bei lediglich 13,8%, wobei „negative Spitzenwerte“ von 2,3% (EL), 3,9% (NL), 8,2% (I), 8,6% (DK), 8,9% (E) und 9,2% (UK) festzustellen sind.

Anteil der einzelnen Verkehrsträger am EU Verkehr

EU Güterverkehr in tkm (ohne Hochsee- und Flugverkehr)					EU Personenverkehr in pkm (ohne Flugverkehr)				
	Straße	Schiene	Binnen schiff	Pipeline		Pkw	Bus	Mertro & Tram	Schiene
1970	48%	33%	12%	8%	1970	75%	13%	2%	10%
1980	56%	26%	10%	8%	1980	78%	12%	1%	9%
1990	68%	19%	8%	6%	1990	82%	10%	1%	7%
1995	73%	14%	7%	5%	1995	83%	9%	1%	6%
2000*	75%	13%	7%	5%	2000	87%	6%	1%	6%

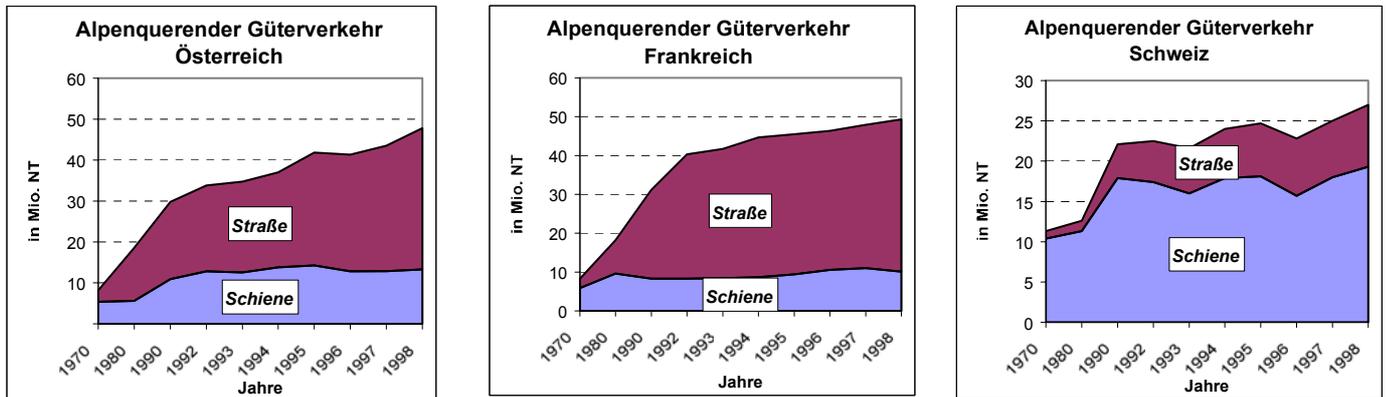
* Anteile unter Mitberücksichtigung der Hochseeschifffahrt (intra-EU):
Straße 44%, **Schiene 8%**, Binnenschiff 4%, Pipeline 3% und Hochsseschiff (intra-EU) 41%

Quelle : EUROSTAT 2002

In ihren Forderungen schließt sich die Kommission den Zielen des Internationalen Eisenbahnverband (UIC), der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB), dem Internationalen Verein für öffentliches Verkehrswesen (UITP) und der Union der Europäischen Eisenbahn-Industrien (UNIFE) an, wo eine Erhöhung des Marktanteils bis 2020 von 6 % auf 10 % beim Personenverkehr und von 8 % auf 15 % beim Güterverkehr angestrebt wird.

Der hohe österreichische Schienenanteil im Güterverkehr wird im Weißbuch seitens der Kommission zwar lobend erwähnt, eine Analyse, warum diese horrenden Unterschiede gegenüber anderen Mitgliedsstaaten bestehen, bleibt allerdings aus. Vielmehr werden alle Bahnen über „einen Kamm geschoren“ und ihnen allgemein unterstellt sie seien auf die derzeitige Marktsituation nicht derart „optimal“ vorbereitet wie der Straßenverkehr, unabhängig davon, wie hoch der Anteil der Bahnen im jeweiligen Mitgliedsstaat derzeit ist. Nur die Öffnung sämtlicher Eisenbahnnetze, so die Kommission, ermögliche pauschal ähnliche Erfolge und Marktanteilsgewinne wie im Straßenverkehr. Dementsprechend werden im ersten und im zweiten Eisenbahnpaket die Weichen für eine sukzessive Einführung von Wettbewerb und die Freigabe von Güter- und Personenverkehrsdiensten gestellt.

Anhand des Alpentransits, einem aus Umweltaspekten besonders sensiblen Bereich, ist zu erkennen, dass diese Entwicklung nicht per se entsteht, sondern vielmehr ein Ergebnis der Raumordnung sowie der Wirtschafts- und Verkehrspolitik in der EU und den einzelnen Mitgliedsstaaten ist. Im Gegensatz zur Schweiz, die eine äußerst restriktive Straßenverkehrspolitik betreibt, wirkt sich die „straßenfreundliche“ Politik in Frankreich und Österreich massiv auf die Zuwachszahlen im Transit aus.



Quelle: EUROSTAT 2001

Im Weißbuch der Kommission bleibt generell unberücksichtigt, dass die (infrastrukturellen) Voraussetzungen anderer Verkehrsträger mit jenen der Bahn nicht vergleichbar sind (vgl. „Die Bahn als Verbundprodukt“ S. 5) und dass die bisherigen Ergebnisse der Netzöffnungen nicht unbedingt ermutigend sind. Die Wettbewerbsverzerrungen bestehen vornehmlich nicht innerhalb der (ehemaligen) Staatsbahnen, sondern zwischen den Verkehrsträgern welche sich vor allem durch die „Nichtanlastung“ der Kosten (Infrastruktur- und externer Kosten) sowie der nicht effizienten Kontrolle der Sozial- und Sicherheitsvorschriften im Straßengüterverkehr ergeben. Eine AK-Studie³ des Büros Max Herry kommt zu dem Schluss, dass die Transportpreise um 50% (!) höher liegen müssten, würden nur die wichtigsten gesetzlichen Vorschriften für den Gütertransport auf der Straße eingehalten werden. Derartige (untragbare) Verhältnisse scheint man seitens der Kommission allerdings bei der Schiene in Kauf zu nehmen.

Ebenso unberücksichtigt bleibt, dass in jenen Ländern, in denen die Liberalisierung bereits weiter fortgeschritten ist, entweder nur in Teilbereichen ein Wettbewerb herrscht (bestreitbarer Markt wie beispielsweise in Schweden), oder der völlige Niedergang des Verkehrsträgers Schiene (wie in Großbritannien⁴) festzustellen ist.

³ Max Herry: „Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr“ Verkehr und Infrastruktur Band 14, Arbeiterkammer Wien, Wien 2001

⁴ vgl. dazu: „Endstation Trennung, Ein Memorandum der AK und der GdE zur Trennungsdiskussion bei den ÖBB“, Arbeiterkammer Wien und Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 2001 sowie:

James Knapp: „Radikale Privatisierung der Britischen Bahnen als Beispiel für Europa?“, in „Wohin fährt die Bahn? Zukunft Liberalisierung“, Beitrag in Verkehr und Infrastruktur Band 11, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien; Wien 2000;

2.2 EU Wettbewerbspolitik und Marktöffnung im Schienenverkehr – Eisenbahnpakete I+II

2.2.1 Geltendes Gemeinschaftsrecht – Eisenbahnpaket I

Wie bei anderen öffentlichen Versorgungsbereichen (Strom, Wasser, Gas und Telekommunikation) hat die EU auch im Bereich des Schienenverkehrs Deregulierungsmaßnahmen eingeleitet. Beim derzeit gültigen Gemeinschaftsrecht kommt dem sogenannten „ersten Eisenbahnpaket bzw. Eisenbahninfrastrukturpaket“ die größte Bedeutung zu. In diesem Paket sind zahlreiche Richtlinien⁵ und Verordnungen enthalten, welche primär die Marktöffnung zum Ziel haben. Kernpunkt dieser Richtlinien ist der freie Zugang jedes einzelnen Eisenbahnunternehmens zum „transeuropäischen Schienengüternetz - TEGN“ (vgl. Anhang I). Die einzelnen Richtlinien treten am 15.03.03 im gesamten Gemeinschaftsgebiet in Kraft. Dies bedeutet, dass innerhalb der EU jegliche grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsleistung durch sämtliche konzessionierte Bahngesellschaften durchgeführt werden kann. **Dabei könnten die ÖBB von Finnland Waren nach Spanien transportieren, während die Bahn des Chemieriesen BASF ihre Produkte nach Linz führt.**

Das Eisenbahnpaket I umfasst im einzelnen:

- **Richtlinie 91/440/EWG idF 2001/12/EG** über die Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft
- **Richtlinie 95/18/EG idF 2001/13/EG** über die Voraussetzungen für die Erlangung einer Betriebsgenehmigung
- **Richtlinie 95/19/EWG idF 2001/14/EG** über die Transparenz, Marktwirtschaft und Gleichbehandlung bei der Fahrwegzuweisung
- **Richtlinie 2001/16/EG** über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
- **Richtlinie 96/48/EG** über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (bis dato als einzige im nationalen Recht umgesetzt)

⁵ **Richtlinien** sind verbindliches Recht und nicht – wie der Name vermuten lässt – unverbindliche politische Vorgaben. Adressiert sind die Richtlinien an die einzelnen Mitgliedsstaaten. Ziel einer Richtlinie ist die Verpflichtung der nationalen Gesetzgeber ein den Vorgaben einer Richtlinie entsprechendes nationales Gesetz zu schaffen oder bereits bestehende Gesetze entsprechend zu ändern. So basiert eine Vielzahl der österreichischen Bundesgesetze (wie zB das Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz - EIRAG 1997) auf Gemeinschaftsrichtlinien.

Eine Richtlinie schafft lediglich einen gesetzlichen Rahmen, den einzelnen Mitgliedsstaaten bleibt eine gewisse Bandbreite zur Richtlinienauslegung. So wurde beispielsweise die Richtlinie 91/440 über die Neuordnung der europäischen Bahnen unterschiedlichst ausgelegt.

Die Richtlinie 91/440 (idF 01/12/EG) ist die bedeutendste Richtlinie des ersten Eisenbahnpakets und sieht die Neuordnung der europäischen Bahnen durch die Öffnung der Netze für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr vor. So muss jedes einzelne Eisenbahnunternehmen eine unabhängige Betriebsführung haben, Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur im Schienengüterverkehr erhalten und die buchhalterische Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und Erbringung der Verkehrsleistung durchführen. Die Entscheidung über die Zulassung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Festsetzen der Wegeentgelte sowie das Trassenzuweisungsverfahren dürfen nur an Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistung erbringen. Eine verpflichtende Trennung beider Unternehmensbereiche ist allerdings nicht vorgeschrieben!

Die Richtlinie 95/18 (idF RL 01/13/EG) setzt die Voraussetzungen für die Erlangung einer Betriebsgenehmigung fest. Für diese hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen seine Zuverlässigkeit in Bezug auf laufende Konkurs- und Strafverfahren, seine Finanzkraft (Bestand des Unternehmens muss zumindest auf 12 Monate gesichert sein), und seine fachliche Eignung („ausreichend erfahrene“ Betriebsorganisation und hohes Sicherheitsniveau) nachzuweisen. Zudem hat das Unternehmen ausreichend versichert zu sein.

Die Richtlinie 95/19 (idF RL 01/14/EG) soll eine gerechte und transparente Fahrwegzuweisung garantieren. So werden Vorschriften für das Trassenzuweisungsverfahren, Entgeltregelungen sowie Festlegungen über verpflichtende und fakultative Zusatzleistungen (wie Zugsteuerung, Weichennutzung, Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität bzw. Vorheizen von Personenzügen, Überwachung von Gefahrguttransporten uäM) gemacht. Zudem ist die Einführung einer Regulierungsstelle vorgeschrieben. Diese muss rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Betreibern der Infrastruktur, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungstellen und Antragstellern unabhängig sein.

Die aufgrund der EU-Vorgaben eigens geschaffene österreichische Regulierungsstelle (SCG - Schienen Control bzw. „Rail-Regulator“) ist zusätzlich mit umfangreichen Marktbeobachtungs- und Kontrollrechten ausgestattet und kann jederzeit eigenständig bei Verstößen einschreiten. In Verbindung mit der Schienen-Control Kommission wird eine echte Wettbewerbsaufsicht und somit eine transparente und diskriminierungsfreie Behandlung aller Antragsteller garantiert. In Österreich ist dadurch ein transparenter Marktzugang eindeutig gewährleistet.

Die Interoperabilitätsrichtlinien haben die technische Harmonisierung der einzelnen Schienenverkehrssysteme zum Ziel. Dazu zählen ua die technische Ausstattung der Fahrzeuge, Stromsysteme udgM. Die Harmonisierung der sozialen Regelungen (wie Ausbildung, Lenk- und Ruhezeiten) wird nur bedingt berücksichtigt. Bisher wurden, wenngleich die Interoperabilitätsrichtlinien schon seit geraumer Zeit in Kraft sind, lediglich Spezifikationen für Teilbereiche des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ausgearbeitet.

Laut Europäischer Kommission, hat bisher noch kein Mitgliedsstaat die Richtlinien des 1. Eisenbahnpaketes vollständig in das nationale Recht umgesetzt. Lediglich Dänemark und die Niederlande scheinen den Forderungen der Europäischen Union bis zum 15. März 2003 nachzukommen. Das bedeutet, dass nach der Umsetzungsfrist die Europäische Kommission automatisch ein Vertragsverletzungsverfahren einleiten wird und die Mitgliedsstaaten zur Umsetzung gezwungen werden.

Einige Bestimmungen in den Richtlinien sind jedoch nach Aussage der Europäischen Kommission direkt anwendbar, ohne dass die vorherige Umsetzung in nationales Recht notwendig ist. Die Kommission interpretiert die Bestimmung zum freien Zugang zum Transeuropäischen Güternetz als eine die ab dem 15. März direkt anwendbar ist. Das bedeutet allerdings, dass ab diesem Stichtag Unternehmen mit Berufung auf die Richtlinie 91/440 (in der Fassung 2000/12/EG) klagen können, wenn sie keinen Zugang erhalten. Die Entscheidungskompetenz nach Artikel 10 (4) der Richtlinie hat die Europäische Kommission.

2.2.2 Eisenbahnpaket II – Regelungsentwürfe

Die im März 2002 vorgelegte 2. Version des Eisenbahnpaketes, welche derzeit noch nicht rechtskräftig ist, sieht, neben der Überarbeitung der Richtlinien des ersten Paketes, in einer Verordnung⁶ die Schaffung einer Europäischen Eisenbahnagentur (EEA) sowie eine verstärkte **Harmonisierung der Eisenbahnsicherheit (Sicherheitsrichtlinie)** vor. Die Sicherheitsrichtlinie strebt den Aufbau nationaler Sicherheitsbehörden und die Harmonisierung der einzelnen nationalstaatlichen Sicherheitsvorschriften an. Zudem soll eine europaweit gültige Sicherheitsbescheinigung ausgearbeitet werden. Die Sicherheitsbehörden befassen sich zusätzlich mit der Erstellung sogenannter Sicherheitsindikatoren, sowie mit der Eisenbahnunfalluntersuchung.

Die **Europäische Eisenbahnagentur** nimmt künftig eine Schlüsselposition ein. Neben der technischen Unterstützung der Kommission, fungiert sie als Initiator für sicherheitstechnische Bestimmungen, wie Sicherheitsbescheinigungen udglm. Bis dato ist leider noch nicht auszuschließen, dass innerhalb des 2. Eisenbahnpakets ebenfalls die **Liberalisierung des Personenverkehrs bzw. die Kabotage** einfließen wird.

⁶ **EU-Verordnungen** entsprechen nur bedingt den herkömmlichen nationalen Verordnungen im Sinne des österreichischen Verwaltungsrechts. Ihr Rechtscharakter entspricht vielmehr dem eines Gesetzes (wie zB die in Ausarbeitung befindliche Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs). Verordnungen sind unmittelbar geltendes Recht in Gesetzesrang. Sie gelten daher ab ihrem Inkrafttreten als normales (auch nationales) Gesetzbuch wie das ABGB, das AngG oder das StGB.

2.2.3 Grundsätzliche Einschätzung

Sowohl im Eisenbahnpaket I und in den Entwürfen zum II. Eisenbahnpaket werden soziale Aspekte nur unzureichend berücksichtigt. So wird es auch nach der Umsetzung des ersten Eisenbahnpaketes aufgrund mangelnder Harmonisierungen zu unterschiedlichsten Standards in den einzelnen Mitgliedstaaten kommen und jedes Land wird weiterhin eigene Betriebsordnungen, „Verkehrszeichen“ und eigene Ausbildungsvorschriften haben. Zudem ist zu befürchten, dass im Zuge einer weiteren Öffnung des Schienenverkehrsmarktes lediglich die technische Harmonisierung vorangetrieben wird, ohne jedoch sozialrechtliche Bestimmungen zu berücksichtigen bzw zu vereinheitlichen.

Völlig unregelt ist jener Zeitraum zwischen weiterer Marktöffnung und Inkrafttreten der ersten europaweiten Spezifikationen für die Interoperabilität im konventionellen Schienenverkehr. Mit diesen ist nicht vor 2006 zu rechnen, wobei zusätzlich nicht absehbar ist, inwieweit Sozialstandards (wie Ausbildung udglm) neben einer technischen Harmonisierung überhaupt berücksichtigt werden.

Dadurch werden Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Bahnen keinesfalls aufgehoben sondern es entstehen Nachteile für jene Bahnen, die hohe Standards anwenden. Insbesondere im Hinblick auf den bevorstehenden Beitritt der mittel- und osteuropäischen Länder zur EU besteht die Gefahr, dass die Wettbewerbsverzerrungen weiter vergrößert werden. ***Da ab 15.03.2003 ein Lokführer von Amsterdam bis Wien und darüber hinaus durchfahren kann, ohne dass ausreichende technische oder soziale Bestimmungen festgelegt sind, sind Zwischenfälle mit möglichen katastrophalen Folgen absehbar.***

Der Erfolg der vorgesehenen Maßnahmen der Eisenbahnpakete I+II wird generell vom Zusammenspiel der technischen (Interoperabilität) und der sozialen (Ausbildung, Sicherheit) Harmonisierung - bei gleichzeitiger Sicherung des höchsten Qualitätsniveaus - abhängen. Derzeit werden soziale Aspekte in den EU-Vorgaben allerdings völlig unzureichend geregelt.

Durch eine (grob fahrlässige) weitere Öffnung des Schienenverkehrsmarktes, wie sie ua für die Kabotage und den Personenverkehr von einigen Abgeordneten des Europäischen Parlaments verlangt wird, gewinnt das Fehlen grundlegender Regelungen zusätzlich an Brisanz.

2.3 Nationaler Rahmen

Gemäß den bis 15. März 2003 umzusetzenden weiteren Liberalisierungsschritten des ersten Eisenbahnpaketes, werden internationale und zusätzliche nationale Eisenbahngüterverkehrsunternehmen verstärkt grenzüberschreitende Dienste in Österreich anbieten. Die europäischen Regelungen wurden erst teilweise innerhalb des Eisenbahngesetzes (EisbG 1957) dem Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz (1999 als Abschnitt IVa „Regulierung des Schienenverkehrsmarktes“ im EisbG), Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz (SCHIG 1999), Eisenbahnhochleistungsstreckengesetz (HIG 1999), Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz (EIRAG 1997 als Änderung im Bundesbahngesetz und im EisbG), Bundesbahngesetz (1992) eingearbeitet.

Eisenbahngesetz (EisbG 1957):

Das Eisenbahngesetz aus 1957 mit seinen 12 Änderungen bzw ergänzenden Verordnungen ist das bedeutendste nationale Regelwerk. Unter anderem wird darin festgeschrieben:

- Behördenzuständigkeit
- Konzessionen, Europakonzessionen, Genehmigungen, Baugenehmigungen, Betriebsbewilligungen
- Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmen
- Regulierung des Schienenverkehrsmarktes
 - Trassenzuweisungen (inkl Benützungsentgelt, Reservierung)
 - Sicherheitsbescheinigung
 - allgemeine Geschäftsbedingungen
 - Zugangsberechtigungen
 - Schienen-Control GmbH (Rail-Regulator)
- Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsverkehrs

Bundesbahngesetz (1992):

Das Bundesbahngesetz regelt die Neuordnung des Rechtsverhältnisses der Österreichischen Bundesbahnen. Insbesondere wird eine Abgrenzung der Aufgaben des Bundes und der ÖBB durchgeführt:

- Aufgaben und Betriebszweck der ÖBB
- Infrastrukturausbau (inkl Kostentragung durch Bund)
- Organisation der Infrastruktur innerhalb der ÖBB
- gemeinwirtschaftliche Leistungen

Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV 1999):

Die ArbeitnehmerInnenschutzverordnung ist eine Zusammenfassung jener Schutzbestimmungen die für Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise gelten. Neben der Festlegung diverser Sicherheitsabstände- und -räume werden ebenso Arbeitsvorgänge (Kuppeln, Bewegen von Schienenfahrzeugen, Be- und Entladen etc) und Bauarbeiten (wie Sicherungsmaßnahmen) geregelt. Aufgrund der detaillierten und präzisen Darstellung der Anforderungen, gilt die EisbAV als Ausnahme innerhalb des österreichischen Eisenbahnrechts.

Die Gesetze „**Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesetz**“, „**Eisenbahnhochleistungsstreckengesetz**“ sowie „**Brenner Eisenbahn GmbH**“ regeln jeweils den Status, den (streckenbezogenen) Zuständigkeitsbereich und den Unternehmenszweck der gegründeten Gesellschaften (SCHIG, HI-AG und BEG).

Es gibt im nationalen Recht kaum konkrete über den EU-Rahmen bzw über allgemeine Rahmenbedingungen hinausgehende Festsetzungen die von sämtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingehalten werden müssen. Historisch bedingt finden sich detaillierte Regelungen für die Ausbildung des Eisenbahnverkehrs nur in innerbetrieblichen Norm- und Regelwerken der ÖBB oder der österreichischen Privatbahnen für ihren Betrieb auf dem jeweils eigenen Streckennetz. Dass diesem Regelungsvakuum entgegengewirkt werden kann, zeigen die Beispiele zahlreicher weiterer Mitgliedsstaaten. So gibt es in Deutschland einen Lokführerschein, der im Gegensatz zur Österreichischen Triebfahrzeugführerverordnung nicht nur allgemeine Rahmen vorgibt. In Frankreich werden derzeit Regelungen über eine Eisenbahnverkehrsordnung, Tauglichkeitsprüfungen und die Aus- und Weiterbildung des Personals diskutiert. Nur einige wenige Länder, darunter leider auch Österreich, haben es verabsäumt den durch die EU-Rechtssprechung überlassenen Spielraum auszuschöpfen.

3. Zugang zur Schieneninfrastruktur

Für den Zugang⁷ zur österreichischen Schieneninfrastruktur benötigt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (nach §60-61 EisbG):

- **eine Konzession** (ausgestellt durch den Verkehrsminister)
- **eine Sicherheitsbescheinigung** des Eisenbahninfrastrukturunternehmens
- **einen Nachweis über die Deckung der Haftpflicht** und
- **die Zuweisung von Fahrwegkapazität.**

3.1 Konzession

Bei der Konzession ist zwischen einer nationalen und einer sogenannten Europakonzession zu unterscheiden. Für die Erbringung von Verkehrsleistung in Österreich bedarf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich einer nationalen Konzession. Für Zugangsrechte in anderen Mitgliedsstaaten der Union (bzw teilweise innerhalb des EWR) wird (derzeit noch) eine Europakonzession vorausgesetzt.

Die Anforderungen an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen für eine **Europakonzession** (EU RL 95/18 idF 2001/13 bzw umgesetzt in §17a EisbG) umfassen:

- **Finanzkraft, finanzielle Leistungsfähigkeit**
Bestand des Unternehmens muss auf 12 Monate gesichert sein.
- **Zuverlässigkeit**
Gegen das Unternehmen oder gegen die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen dürfen weder ein Konkursverfahren eröffnet, noch Urteile wegen Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, Arbeitsschutz sowie schwerwiegender Straftaten vorliegen.
- **Versicherung des Eisenbahnverkehrsunternehmens**
Um die Unfallhaftpflicht (für Fahrgäste, Gepäck, Fracht und Post) decken zu können, muss das Unternehmen Vorkehrungen getroffen haben.
- **fachliche Eignung**
„ausreichend erfahrene“ Betriebsorganisation und hohes Sicherheitsniveau, Anforderungen an Beschäftigte, rollendes Material

⁷ Nach § 57 Eisenbahngesetzes sind **Zugangsberechtigt** (Auswahl):

- Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- bzw. Nebenbahnen berechtigt sind;
- internationale Gruppierungen (Zusammenschluss mehrerer EU-Eisenbahnverkehrsunternehmen) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von, nach und durch Österreich;
- EU-Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf Regionalverkehr beschränkt ist, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
- Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat, für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Güterverkehr, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist oder soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;

Die europäische Genehmigung gilt so lange, wie das Eisenbahnverkehrsunternehmen diesen Verpflichtungen nachkommt. Mindestens alle fünf Jahre hat die Genehmigungsbehörde allerdings eine Überprüfung vorzusehen. Bis dato ist nicht geklärt, in wie weit die Europakonzession künftig überhaupt noch Anwendung findet, da gemäß EU-Richtlinie 95/18 idF 2001/13 eine ab 15.03.03 erteilte nationale Konzession europaweit gilt.

Für eine **nationale Konzession** (EisbG §17) ist im Antrag der Bereich der angestrebten Verkehrsleistungen darzustellen. Beizugeben sind lediglich Unterlagen über

- die finanzielle Leistungsfähigkeit und
- die fachliche Eignung, insbesondere hinsichtlich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit.

Neben dem Eisenbahnverkehrsunternehmen bedarf das **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** einer Sicherheitsbescheinigung, die sich grundlegend von jener eines Eisenbahnverkehrsunternehmens unterscheidet. So ist im Antrag glaubhaft zu machen, dass die geplante Eisenbahn den **öffentlichen Interessen** dient und ist anzugeben, wie die erforderlichen Geldmittel beschafft werden sollen. Zusätzlich ist eine Darstellung des **Bauvorhabens**, ein **Kostenvoranschlag**, eine **Wirtschaftlichkeitsberechnung** mit **Verkehrsschätzung**, ein **Bauentwurf** und ein **Bau- und Betriebsprogramm** beizugeben. Für eine Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zum Antrag auch die Modalitäten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur (§§ 56 ff) darzustellen.

3.2 Sicherheitsbescheinigung

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat, gemäß § 61 EisbG auf Begehren eines Zugangsberechtigten eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die für die von dem Begehren betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurde.

Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, dass das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Betriebsvorschriften und Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, dass die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und

geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangsberechtigten verlangen.

Die Sicherheitsbescheinigung ist eine verbindliche Aufstellung der Anforderungen des Infrastrukturbetreibers an die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen, benötigt eine Sicherheitsbescheinigung durch den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Netz. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat, laut allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) der ÖBB, ua folgende Kriterien zu erfüllen:

- Gesetzliche Voraussetzungen (Konzession, Genehmigung)
- Interne Organisation
 - Innerbetriebliche Normen
 - Aus- und Weiterbildung (wie Struktur der Ausbildungspläne, Anforderungsprofile, Weiterbildung)
 - Information der Mitarbeiter
 - Meldewesen
 - Sicherheitsmanagement (Sicherheitsverantwortliche, Sicherheitsfachkraft, Arbeitsmedizin, Gefahrgut, Sicherheitstechnischer Dienst)
- Fahrbetriebsmittel
 - Eisenbahnrechtliche Genehmigung
 - Zulassung auf Strecken
 - Dokumentation der Erhaltungsarbeiten
- Personal
 - Anforderungen an Triebfahrzeugführer (Mindestalter, geistig und körperliche Eignung, Sprachkenntnisse, Prüfungen, Fahrpraxis, Streckenkenntnis, Ortskenntnis, wiederkehrende ärztliche Untersuchung, wiederkehrende Schulungen udglm)
 - Anforderungen an „sonstiges“ Personal (Prüfungen, Streckenkenntnis, Ortskenntnis, ärztliche Untersuchungen)

Zudem ist ein Verzeichnis der aufzulegenden betrieblichen Normen (wie ÖBB Arbeitnehmerschutzrichtlinie, div Betriebsvorschriften, Dienstbehelfe, maschinentechnische Vorschriften udglm) zu berücksichtigen. Gleichermaßen sind für die verschiedenen Typen von Triebfahrzeugen genauere technische Angaben wie Geschwindigkeit, Länge, Gesamtmaße, Bremsgewichte und Bremsprozente zu machen.

In der Praxis bedeutet das, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der ÖBB-Netz um eine Sicherheitsbescheinigung vor Aufnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen ansuchen muß, wobei zugleich ein Infrastrukturnutzungsvertrag ausgearbeitet wird. Damit erkennt das Eisenbahnverkehrsunternehmen die allgemeinen Geschäftsbedingungen der ÖBB-Netz an. Die ÖBB sind berechtigt, jederzeit und an jedem Ort zu überprüfen (vgl AGB 14), ob das EVU die vertraglichen Verkehrsleistungen unter Einhaltung der Betriebsvorschriften, insbesondere im Hinblick auf die Unversehrtheit der

Schieneninfrastruktur, erbringt. Die ÖBB als Infrastrukturbetreiber haben das Recht, sich jederzeit aus begründetem Anlass von der Art der Dienstausübung und der Dienstfähigkeit der mit der Durchführung des Verkehrs betrauten Mitarbeiter des EVU zu überzeugen. Sie können weiters prüfen, ob das EVU seine vertraglichen Rechte und Pflichten bezüglich der Nutzung der Schieneninfrastruktur einhält.

3.3 Zugang zur nationalen Schieneninfrastruktur nur unbefriedigend gelöst

Eine Eisenbahnkonzession wurde den meisten österreichischen Bahnen (wie GKE, WLB, LTE, VOEST, Stern & Hafferl, ROeB, StLb) erteilt. Da im Rahmen der Konzessionserteilung, nur die eingangs erwähnten, allgemeinen Kriterien vorgegeben werden, ist die Einzelfallentscheidung für die Behörde schwierig und von außen nicht immer nachvollziehbar. Zusätzlich bleiben die Überprüfungsmodi bei der Erteilung und der laufenden Kontrolle der Konzession unklar. So werden weder

- die Anforderungen an das Personal (wie Ausbildung) noch
- die Anforderungen an die Fahrbetriebsmittel (Art und Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge sowie deren Wartung)

genauer spezifiziert. Dennoch muß genehmigt werden, sobald die - völlig unzureichenden und allgemein gehaltenen - Kriterien erfüllt sind und keine „öffentlichen Interessen“ entgegenstehen. Eisenbahnverkehrsunternehmen können daher eine Konzession erhalten, selbst wenn deren Sicherheits- und Ausbildungsstandards unter jenen des derzeitigen Niveaus liegen.

Die Eisenbahnkonzession stellt im Prozess der Aufnahme von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen allerdings nur einen ersten Schritt dar. Als weiterer Schritt muss der Infrastrukturbetreiber dem jeweiligen Antragsteller (im Besitz einer gültigen Konzession) eine Sicherheitsbescheinigung ausstellen, mit der danach tatsächlich Zugtrassen beantragt werden können.

Mit der Konstruktion der Sicherheitsbescheinigung wird seitens der Behörde quasi ein entscheidender Teil der Verantwortung für die Sicherheit und den laufenden Betrieb dem Unternehmen ÖBB übertragen. Ähnlich wie bei der Konzessionsvergabe fehlt auch hier der notwendige rechtliche Rahmen und werden nur bedingt verbindliche Standards durch den Gesetzgeber festgelegt. So ist die ÖBB letztendlich für die Zulassung des Großteils des rollenden Materials auf dem ÖBB Schienennetz verantwortlich, legt Ausbildungskriterien fest, fixiert die Normen für die Infrastruktur (wie Bau und Betrieb) und kontrolliert zugleich nahezu sämtliche Regelungen, die großteils von ihr selbst verfasst und von der Eisenbahnbehörde genehmigt wurden.

Auf die Straße übertragen hieße das beispielsweise, dass die ASFINAG anhand einer internen, durch das Ministerium nur genehmigten Geschäftsordnung, die StvO ändert, die Kriterien für die Erlangung eines Führerscheins festsetzt, die Straßenmeistereien koordiniert und für die Exekutive die Einsatzpläne gestaltet sowie die Gehälter für den Großteil der Exekutive – die beim System Schiene de facto nicht einmal vorhanden ist - zahlt.

Aktuelle Beispiele aus dem österreichischen Eisenbahnsystem machen deutlich, dass unklar geregelte Verantwortlichkeiten zu Schwierigkeiten führen. Bereits heute bedienen sich ausländische EVU über Kooperationen nationaler Unternehmen um nicht in die Anwendepflicht der (spärlichen) österreichischen Regeln zu fallen. So hat beispielsweise ein ausländischen EVU („A“) den Zuschlag zum Transport von Ganzzügen zu einem österreichischen Abnehmer erhalten. Aufgrund der mangelnden Zugangsvoraussetzungen (keine Konzession und Sicherheitsbescheinigung), hat sich dieses Unternehmen einem österreichischen EVU („B“) bedient. Der Verkehr wurde mit dem Triebfahrzeug des EVU („A“) durchgeführt, für das das EVU („B“) keine ausgebildeten Triebfahrzeugführer hat. Daher wurde von einem weiteren EVU („C“) ausgebildete Triebfahrzeugführer eingesetzt. Für die Streckenkenntnis sorgte ein Lotse eines vierten EVU („D“). In diesem Fall ist de facto nicht mehr nachvollziehbar, welches Unternehmen tatsächlich das durchführende - und somit das für die Sicherheit letztendlich verantwortliche - Unternehmen ist.

Insbesondere in Hinblick auf klare und präzise Regelungen im Bereich der gesamten Eisenbahnsicherheit besteht in Österreich großer Nachholbedarf. Sicherheit läßt sich in einem komplexen System wie dem Schienenverkehr nicht, wie oben skizziert, aufteilen. Ein Aufteilen der Verantwortung für die Sicherheit führt lediglich dazu, dass niemand mehr verantwortlich ist.

3.4 Grundsätzliche Einschätzung

Um für alle Eisenbahnunternehmen gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen sowie das Aufrechterhalten des hohen Sicherheitsstandards zu gewährleisten, ist es daher notwendig, dass zukünftig die Kompetenzen zwischen Behörden und Infrastrukturbetreiber bei der Überprüfung der Voraussetzungen bei der Vergabe der Eisenbahnkonzessionen und der Sicherheitsbescheinigung inklusive deren Kontrolle sowie bei einem eventuellen Entzugsverfahren der Konzession nach § 90 EisbG neu geregelt werden. Damit eine verbindliche Regelung der notwendigen Standards erfolgen kann ist, sowohl bei der Konzession als auch bei der Sicherheitsbescheinigung, das Eisenbahngesetz so anzupassen bzw einzuhalten, dass die Eisenbahnbehörde konkrete Vorgaben macht und deren Einhaltung prüft.

Bei allen Verfahren der Konzessionsvergabe, der Zulassung als Eisenbahnunternehmen und der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung ist dem Sicherheitsstandard und dem Arbeitnehmerschutz der notwendige Stellenwert einzuräumen sowie sämtlichen relevanten Akteuren des Eisenbahnwesens Parteienstellung zu geben.

Darüber hinaus ist das BMVIT, oder eine neu zu schaffende, völlig unabhängige Stelle, mit den nötigen Ressourcen so auszustatten, dass diese ihren Aufgabe bei der Konzessionsvergabe und der Sicherheitsbescheinigung, auch in Hinblick auf die laufende Überprüfung, gerecht werden kann. Die „Eisenbahnaufsichtsorgane“ sind daher mit entsprechenden polizeilichen Rechten auszustatten.

4. Fahrbetriebsmittel

4.1 Zulassung

Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel sind durch den Bundesminister auf Grund von Typenplänen oder von der Behörde (wie Bezirkshauptmannschaft und Landeshauptmann) im Einzelfall zu genehmigen. Die Genehmigung ist nach Maßgabe der Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung zu erteilen.

Im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens kann die Behörde insbesondere auch anordnen, dass eine zeitlich befristete Erprobung von Fahrbetriebsmitteln zu erfolgen hat, sofern dies für eine ausreichende Beurteilung der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.

Einrichtungen, Arbeitsmittel usw dürfen nach dem Eisenbahngesetz nur genehmigt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden (vgl § 94 Abs 2 AschG). Dies gilt auch für die Genehmigung einer Änderung derartiger Anlagen. Der Arbeitgeber hat dafür zu sorgen, daß Arbeitsmittel entsprechend den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes und den dazu erlassenen Verordnungen beschaffen sind, aufgestellt, erhalten und benutzt werden.

In der Praxis gestaltet sich das Genehmigungsverfahren derart, dass bei Reise- und Güterwagen eine (einmalige) Typengenehmigung vom Ministerium erteilt wird und für weitere Baureihen der selben Type keine zusätzliche Zulassung mehr erforderlich ist. Lediglich Triebfahrzeuge bedürfen, aufgrund ihrer hohen sicherheitstechnischen Relevanz, einer Einzelgenehmigung je Fahrzeug.

Beim gesamten Rollmaterial hat sich die Behörde an Normen wie CEN und Ö-Norm und TSI's (EU-Richtlinie über technische Spezifikationen) zu halten, bzw kann sich an teilweise unverbindlichen Vorgaben (UIC-Merkblätter, RIV und RIC) orientieren.

4.2 RIV und RIC

Da bis dato auf EU-Ebene nur einige wenige Normierungen im Hochgeschwindigkeitsverkehr beschlossen worden sind, kommen den bereits bestehen multilateralen Abkommen zwischen den Bahnen weiterhin große Bedeutung zu. Aufgrund der starken Internationalisierung der Eisenbahn, wurden seit jeher in - großteils freiwilligen - Abkommen Benützung- und Verfügungsrechte über Landesgrenzen hinaus festgesetzt. Die bedeutendsten unter ihnen sind die Übereinkommen über Güter- und Reisezugwagen (RIV 2000 und RIC 2000). Diese wurden von 38 (RIV) bzw 27 (RIC) Bahnen des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC - Union Internationale des Chemins de fer) unterzeichnet. Dem UIC gehören insgesamt über 160 Mitglieder an. In Europa setzen sich diese vornehmlich aus den ehemaligen Staatsbahnen zusammen, während die „neuen“ Marktteilnehmer (Connex, Rail4Chem sowie LTE, StIB) nicht beigetreten sind.

Im Zuge des Übereinkommens werden Austausch, technische Bestimmungen, Ersatzteile, Verladerrichtlinien, Behandlung, Nutzungsentgelte, Haftung, Beschaffenheit des Waggonmaterials udglm geregelt. Jede Bahn des UIC ist berechtigt, anhand vorher vereinbarter Spezifikationen, Waggon in RIV und RIC aufzunehmen und diese auch auf anderen Netzen zu verwenden.

Derartige freiwillige Abkommen (RIV und RIC) gibt es im Bereich der Triebfahrzeuge nicht. Hier wird auf sogenannte UIC-Merkblätter verwiesen, die allerdings nur teilweise verbindlichen Charakter haben. Für Triebfahrzeuge wird unter anderem geregelt: Gestaltung der Führerräume von Lokomotiven, Triebwagen, Triebwagenzügen und Steuerwagen sowie Bedingungen, die an die im internationalen Verkehr eingesetzten Triebfahrzeuge bezüglich des Befahrens von Gleisbögen gestellt werden. Es existieren zusätzliche (multilaterale) Abkommen zwischen den einzelnen Bahnen für einen grenzüberschreitenden Einsatz (wie zB zwischen der BRD und Österreich oder aber auch der Thalys zwischen BRD, Frankreich und Belgien) ermöglichen.

4.3 Technische Harmonisierung auf EU-Ebene

Auf europäischer Ebene werden derzeit rechtsverbindliche Kriterien und Spezifikationen für die technische Harmonisierung (sogenannte Interoperabilität) diskutiert. Dabei sollen einzelne Ausstattungsmerkmale der Waggon- und Triebfahrzeugtypen genormt werden. Ebenso sollen Teilbereiche der Infrastruktur angepasst werden. „Bereits“ sechs Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie wurden seitens der Europäischen Kommission 2002 erste Spezifikationen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr veröffentlicht. Für den - für Österreich wesentlich bedeutenderen – konventionellen Verkehr ist nach derzeitigem Fahrplan nicht vor 2006 mit Normen zu rechnen.

Unklar ist in diesem Zusammenhang die künftige Rolle der Europäischen Sozialpartner bei der Ausarbeitung der technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI). Eine

verpflichtende Konsultation von Arbeitnehmervertretern wäre für eine umfassende Sicherheitsorientierung der TSI wünschenswert, da eine Vielzahl der zu behandelnden TSI direkt bzw indirekt Arbeitsbedingungen beeinflusst. So sind beispielsweise bei TSI über Verschieberaufstiege sowohl rein technische Vorgaben - wie das Einhalten der Lichtraumprofile - als auch Arbeitnehmerschutzbestimmungen - wie die Rutschfestigkeit der jeweiligen Ausführung - zu berücksichtigen. Zudem bleibt völlig offen, inwieweit in einer derart kurzen Zeit ein tatsächlich umfassendes und allgemein akzeptiertes Regelwerk überhaupt erstellt werden kann.

4.4 Instandhaltung und Wartung

Derzeit hoher ÖBB-Standard

In insgesamt 34 ÖBB-Standorten erfolgt der Neu-, Umbau, Innenausbau und die Revision von ca 25.000 Schienenfahrzeugen (Triebfahrzeuge, Güter-, Personenwaggons) mit ca 500.000 Aufträgen pro Jahr. Auftraggeber sind sowohl die ÖBB als auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die (grundsätzlich kilometerabhängigen) Intervalle zur Bedarfs-, Haupt-, Teilausbesserung in den Werkstätten ist in ÖBB-internen Dienstvorschriften (genehmigungspflichtig durch die Eisenbahnbehörde) geregelt. Die ÖBB-Werkstätten verfolgen den Umlauf des rollenden Materials, berufen zur Wartung ein und überprüfen auch jeden Waggon vor Verlassen der Werkstätte. Die ÖBB-Werkstätten führen in jedem Fall sicherheitsnotwendige Arbeiten (Räder, Achsen, Waggontüren etc) durch, unabhängig davon ob diese bestellt wurden.

Hoher Standard in Gefahr

Das Einstellen zur Wartung und das Festlegen der Wartungsintervalle liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Lediglich im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung durch den Infrastrukturbetreiber sind Wartungspläne vorzulegen. Eine Kontrolle, ob diese auch eingehalten werden ist nicht vorgesehen.

Es ist zu befürchten, dass die Wartungsintervalle bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, auch in Hinblick auf den steigenden Wettbewerbs- und Kostendruck, zu Lasten der Sicherheit, mangels ausreichender gesetzlicher Vorschriften, verlängert werden. Dies gilt nicht nur für neue Marktteilnehmer, sondern auch für die ÖBB, die sich ebenfalls dem wachsenden Kosten- und Wettbewerbsdruck ausgesetzt sieht.

4.5 Grundsätzliche Einschätzung

Die Mitgliedsstaaten der EU sind noch weit davon entfernt standardisierte Kriterien für das Wagenmaterial und die Infrastrukturausstattung zu haben, obwohl diese für eine konsequente Wettbewerbs- und Systementwicklung notwendig wären. Da verbindliche Standards und ausreichende Kontrollmöglichkeiten fehlen, muss der Infrastrukturbetreiber den Eisenbahnverkehrsunternehmen vertrauen, dass ausschließlich technisch einwandfreies Material verwendet wird. Die derzeit - sich aus der Übernahme der Züge (an der Grenze) und dem Umspannen der Lok mit anschließender Kontrolle (ua Bremsprobe) ergebende - quasi automatische Überprüfung wird künftig aufgrund fortschreitender technischer Harmonisierung wegfallen.

Anhand der derzeitigen Rechtslage, wird die verpflichtende (!) Öffnung des Schienenverkehrsmarktes künftig stark von freiwilligen (!) Vereinbarungen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern, mit all ihren möglichen Folgen für die Sicherheit, abhängen.

Es ist daher dringend erforderlich, für den Bau, den Betrieb aber auch für die Erhaltung und Wartung von Schienenfahrzeugen einheitliche für alle gleich geltenden Verordnungen des BMVIT zu erlassen, damit die Einhaltung auch rechtlich überwacht werden kann. Zudem ist im europäischen Gleichklang eine länderübergreifende Harmonisierung, sowohl im technischen als auch im sozialen Bereich, anzustreben.

5. Arbeitnehmerschutz

Mit Zugang zur Infrastruktur unterwirft sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen weiteren, in Hinblick auf den Arbeitnehmerschutz relevanten, gesetzlichen Bestimmungen wie

- dem Arbeitszeitgesetz (AZG)
- dem Arbeitsruhegesetz (ARG) und
- dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (AschG) samt Verordnungen.

5.1 Einhaltung des Arbeitnehmerschutzes

Im nationalen Schienenverkehrsrecht ergibt sich in Verbindung mit den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzrechts⁸, sowohl für die Konzession als auch für die Sicherheitsbescheinigung, dass die Unterlagen über die fachliche Eignung auch den Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes (AschG) entsprechen muss. So ist bei der fachlichen Eignung hinsichtlich der Organisation, der Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit ebenfalls nachzuweisen, dass die Regelungen des AschG (mit Festsetzungen über den Einsatz der Arbeitnehmer, Sicherheitsvertrauenspersonen, Unterweisungen, Pflichten der Arbeitnehmer, Aufzeichnungen und Berichte über Arbeitsunfälle, allgemeine Bestimmungen über Arbeitsmittel und deren Aufstellung, Wartung, Prüfung, Gesundheitsüberwachung, Arbeitsvorgänge und Arbeitsplätze udglm) und der dazu erlassenen Verordnungen eingehalten werden.

Die zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes in den Verkehrsbetrieben berufene Behörde ist das Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI). Es hat dafür zu sorgen, daß der gesetzliche Schutz der ArbeitnehmerInnen in diesen Betrieben ausreichend gewährleistet wird. Neben den im folgenden skizzierten Problemen bei der Überwachung der Arbeitszeit, existieren ebenfalls bei der Überprüfung sonstiger Sozialbestimmungen und im Bereich der technischen Kontrolle zahlreiche Unschärfen. Analog zur Arbeitszeit ist es vielfach nicht nachvollziehbar anhand welcher Kriterien (wie beispielsweise bei der Ausbildung) überprüft werden soll, bzw mangelt es an einer klaren (räumlichen) Abgrenzung (vgl ua §109 EisbG) der Anwendungsbereiche und Zuständigkeiten.

8 Reinhart Kuntner, Hannes Waglechner: Eisenbahnrecht und Arbeitnehmerschutz, (Gesetze und Kommentare Band 170), ÖGB Verlag, Wien 2002

5.2 Arbeitszeit

Rahmen

Hinsichtlich der Arbeits- und Ruhezeiten gilt es, ebenso wie bei der Konzession, zwischen EU-Recht und nationalen Recht zu unterscheiden. Die EU-Richtlinie 93/104/EG (in der Fassung 2000/34/EG) „über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung“ regelt im Allgemeinen unter anderem:

- maximale wöchentliche Arbeitszeit einschließlich Überstunden
- eine tägliche Mindestruhezeit
- eine wöchentliche ununterbrochene Ruhezeit sowie
- die Pausenregelungen, welche dann Anwendung findet, wenn über 6 Stunden gearbeitet wird (wobei den Nationalstaaten spezifische Pausenregelungen vorbehalten sind)
- Mindestjahresurlaub
- Dauer der Nachtarbeit
- Aspekte der Nacht- und Schichtarbeit

Die EU-Richtlinie ist per 01.08.2003 in nationales Recht umzusetzen. Diesbezüglich wurden seitens der Bundesregierung noch keine ausreichenden Schritte in die Wege geleitet. Es ist damit zu rechnen, dass Österreich seinen Verpflichtungen zur Umsetzung nicht nachkommen wird, obwohl etwa diverse interne Dienstdauervorschriften nicht dem EU-Recht entsprechen.

Der nationale Regelungsrahmen⁹ umfasst das Arbeitszeitgesetz (AZG) und das Arbeitsruhegesetz (ARG).

Arbeitszeitgesetz (AZG):	Arbeitsruhegesetz (ARG):
<ul style="list-style-type: none"> - Begriff der Arbeitszeit, - Normalarbeitszeit (Tages- Wochenarbeitszeit), bzw die Möglichkeiten der Verteilung der Normalarbeitszeit (Durchrechnungszeitraum), - Höchstgrenzen der Arbeitszeit, - Auswirkungen der Arbeitsbereitschaft, - Ruhezeiten und Ruhepausen, - Lenkzeiten und Lenkpausen, - Rufbereitschaft sowie - Überstundenarbeit und Überstundenvergütung. 	<ul style="list-style-type: none"> - Begriff der Ruhezeit - Wochenendruhe bzw die Wochenruhe, - Feiertagsruhe, - Ersatzruhe sowie - Entgelt für Arbeit an Feiertagen bzw während der Ersatzruhe

Für Privatbahnen, also auch für jene EU-Bahnen die das österreichische Schienennetz befahren, kommen die Bestimmungen des AZG und des ARG - jeweils inklusive deren Sonderbestimmungen für Arbeitnehmer in (öffentlichen) Verkehrsbetrieben - zur Anwendung. Vom Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes (AZG) und des Arbeitsruhegesetzes (ARG) sind die ÖBB ausgenommen da für sie die interne Arbeitszeitvorschriften (wie die Dienstdauervorschrift „P10“) gelten.

Im Rahmen von Kollektivverträgen können – soweit AZG bzw ARG diese dazu ermächtigt – Abweichungen oder weitergehende Regelungen vorgenommen werden. Das betrifft zB die Verteilung der Arbeitszeit, den Durchrechnungszeitraum, die Überstundenvergütung oder Ausnahmen von der Wochenend-, Wochen- und Feiertagsruhe. Sofern in den kollektivvertraglichen Vereinbarungen vorgesehen, können ebenfalls Betriebsvereinbarungen, zB über die Verteilung der Arbeitszeit, Schichtpläne, Pausenregelungen oder Gleitzeitbestimmungen, getroffen werden. Heute bestehen, abhängig vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen, national fünf verschiedene Arbeitszeitregeln parallel nebeneinander.

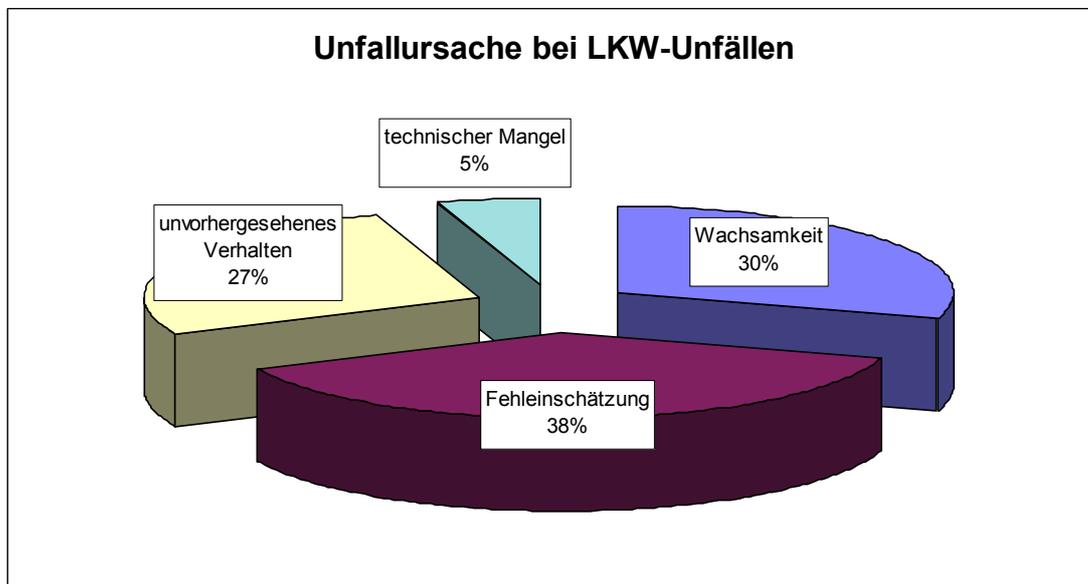
⁹ Werner Röder: „Arbeitszeit II“ eine Initiative der Gewerkschaft der Eisenbahner, Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 2002

Guter IST – Zustand

Im Eisenbahnbereich sind Verstöße gegen die Arbeitszeitvorschrift der ÖBB (P10) oder gegen kollektivvertragliche Vereinbarungen heute noch die Ausnahme. Die Dienstpläne für das Personal werden im Einvernehmen mit der örtlichen Personalvertretung erstellt. Das integrierte System erlaubt, dass gleichzeitig verschiedene Stellen jederzeit Kontrollen durchführen können. Zum Beispiel kann die Arbeitszeit der Triebfahrzeugführer jederzeit von Seiten des Infrastrukturbetreibers ÖBB über die Schnittstelle mit dem Geschäftsbereich Traktion oder anderen Absatzbereichen in Zusammenspiel mit den Lok- oder Personaleinsatzleitern ermittelt werden.

Straßenverkehr als warnendes Beispiel

Gerade im Verkehrsbereich ist festzuhalten, dass die Ergebnisse jener Bereiche die für den Wettbewerb bereits weiter geöffnet sind als der Schienenverkehr (wie der Straßenverkehr), nicht unbedingt ermutigend sind. Ein positives Vorbild kann die Straße nur insofern sein, als zumindest klare Regeln und die technische Voraussetzung der Kontrolle geschaffen wurden. So gibt es im Straßenverkehr nationale und internationale Regelungen betreffend der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sowie Regelungen wie diese transnational überprüft werden. Trotzdem wird das Unfallgeschehen, nicht zuletzt von der mangelnden Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, stark beeinflusst.



Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)

In jeder Hinsicht negativ sind hingegen die tatsächlichen Zustände im Straßengüterverkehr. Überlange Fahrzeiten, übermüdete Fahrer, schwere Unfälle und hoher Druck auf die Arbeitnehmer haben im Straßentransportgewerbe zu katastrophalen Zuständen geführt.

Eine kürzlich veröffentlichte Studie der AK¹⁰ geht davon aus, dass die Transportpreise im Straßengüterverkehr um 50% höher liegen müssten, würden nur die wesentlichsten sozialen Vorschriften eingehalten werden. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die Kontrollen äußerst mangelhaft und Sanktionen unter den Mitgliedsstaaten nicht harmonisiert sind. Darüber hinaus gibt es ein weites Spektrum von Umgehungsmöglichkeiten und vor allem faktische Übertretungen der rechtlichen Vorschriften. Illegale Praktiken sind im Straßengüterverkehr EU-weit eher der Regel- als der Ausnahmefall. Genau diese Entwicklungen sind bei der Schiene künftig nicht auszuschließen.

Unklarheiten beseitigen

Geregelte Arbeits- und Ruhezeiten sind bestimmende Faktoren innerhalb eines geordneten Verkehrssystems. Diese sind daher sowohl im laufenden Betrieb als auch präventiv im Rahmen der Verkehrsgestaltung (wie bei der Trassenvergabe) zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit deren Einhaltung im Rahmen des AZG und des ARG müsste klarer geregelt werden, wer die Arbeitszeitregelungen überprüft bzw wie der Nachweis der tatsächlich geleisteten Einsatzdauer zur erbringen ist. Da der rechtliche Rahmen für Aufzeichnungen (Bestimmungen für Fahrzeuge) im Eisenbahnrecht analog zum Straßenverkehr (Tachograph) fehlt, werden diese nicht geführt. So ist es derzeit nur bedingt möglich, vor Ort nachzuprüfen wie lange ein Triebfahrzeugführer oder ein Zugbegleiter bereits in Dienst ist. Lediglich im Rahmen einer (nachträglichen) Betriebsprüfung ist es den Kontrollorganen (wie dem Arbeitsinspektorat) möglich bei Unternehmen mit Sitz in Österreich Dienstpläne zu überprüfen und die Aufzeichnungen der Unternehmen zu kontrollieren. Wie ausländische Unternehmen überprüft werden bzw in welcher Form ein Triebfahrzeugführer Aufzeichnungen über seine Einsatzzeit - auch vor Grenzübertritt - zu führen hat, ist nur unzureichend geregelt. So bestehen Unklarheiten über:

- zeitlicher Anwendungsbereich der Arbeitszeitregelungen (wie zB die Mitberücksichtigung im Ausland geleisteter Arbeitsstunden)
- Zuständigkeit für die Aufzeichnung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit
- (transnationale) Zuständigkeit für Kontrollen
- Sanktionsmöglichkeiten bei Übertretungen

¹⁰ Max Herry: „Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr“ Verkehr und Infrastruktur Band 14, Arbeiterkammer Wien, Wien 2001

Im Bereich der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit ist es dringend erforderlich, dass ein einheitlicher, transparent handhabbarer Gesetzesrahmen entsteht, der auch durch technische Einrichtungen kontrolliert werden kann. Damit soll verhindert werden, dass auch im Eisenbahnbereich der Wettbewerbsdruck eine Form annimmt, der Mitarbeiter zu sicherheitsgefährdeten Praktiken nötigt. Es gilt daher jedenfalls zu vermeiden, dass die bestehenden arbeitszeitlichen Regelungen im Schienenverkehr ebenso ausgehöhlt werden, wie bereits heute im Straßenverkehr. Gerade hier zeigt sich allerdings, dass keinesfalls ausreichend Vorsorge getroffen wurde. So fehlt im Schienenverkehr der allgemein gültige gesetzliche Rahmen ebenso wie Kontrolleinrichtungen und Kontrollorgane (!). Da es bereits bei jenen Verkehrsträgern (wie der Straße) zu schwerwiegenden Problemen kommt wo diese selbstverständlichen Rahmenbedingungen (zB Tachograph, Exekutivorgane ua) existieren, sind katastrophale Folgen für den Schienenverkehr bereits heute absehbar.

Es ist notwendig, dass Überprüfungen jederzeit durchgeführt werden können und nicht nur bei begründetem Anlass. Dementsprechend gilt es, ehest den notwendigen gesetzlichen Rahmen sowohl bei der Erfassung sämtlicher Eisenbahnunternehmen als auch bei den Kontrollmöglichkeiten zu schaffen. Für den internationalen Bereich sind die Verhandlungen im Sektoralen Sozialen Dialog zu intensivieren und ist von Seiten der EU ein geeignetes Maßnahmenpaket zu entwerfen.

6. Ausbildung der Bahnbediensteten

6.1 Guter derzeitiger Standard

Die ÖBB hat traditionell in Abstimmung mit der Eisenbahnbehörde ihre Ausbildung, deren Inhalte und Prüfungen durchgeführt. Dabei ist festzustellen, dass das derzeitige Niveau sehr anspruchsvoll ist und einem hohen Maß an Sicherheit entspricht. So ist beispielsweise für einen Streckentriebfahrzeugführer - unabhängig des späteren Einsatzortes - eine generalistische, allgemein gültige Ausbildung vorgesehen die zur verbindlichen Triebfahrzeugführerverordnung zusätzliche Anforderungen stellt. Die Ausbildung in der Streckenkenntnis wird auf Grund der zuvor beschriebenen erforderlichen Detailkenntnisse (Topografie, betriebliche Besonderheiten usw) nach der Triebfahrzeugführer-Ausbildung an der jeweiligen Dienststelle absolviert. Das System der laufenden Kontrolle ergibt sich aus dem Zusammenspiel zwischen dem Personaleinsatzleiter, der Integration des Infrastrukturbetreibers und der Eigenverantwortung des Bahnbediensteten.

Standard muss erhalten bleiben

Bei neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) kann heute nicht selbstverständlich davon ausgegangen werden, dass das Niveau der Ausbildung jenem der ÖBB entspricht. Die Aus- und Weiterbildung samt ihren Vorschriften wie Qualitätskriterien, Lerninhalte, Dauer, Lehrpläne sind pro EVU verschieden. Selbst die für alle EVU's rechtlich verbindliche Triebfahrzeugführerverordnung enthält nur allgemeine Kriterien, weder eine erforderliche Mindestdauer noch genaue Lehrpläne und -inhalte sind festgelegt. Zudem ist unklar, wie diese allgemeinen Kriterien bei der Konzessionsvergabe überhaupt überprüft werden können. Es werden zwar im Rahmen der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung durch die ÖBB relevante Daten zum Personal (insbesondere zu den Triebfahrzeugführern) abgefragt. In welcher Form der Nachweis erbracht wird, wie die Daten verwaltet werden (Zugang der kontrollierenden Instanzen, usw) und der laufende Einsatz aller Triebfahrzeugführer abgedeckt wird, ist jedoch unklar. Es ist bereits heute ersichtlich, dass neue österreichische EVU ihr Personal unterschiedlich lang, zumeist aber kürzer als die ÖBB, ausbilden.

6.2 Grundsätzliche Einschätzung

In der Frage der Zulassung zum Triebfahrzeugführer, der Ausbildung, der laufenden Weiterbildung und der Kontrolle sind zur Zeit viele Fragen ungeklärt. Das bei den ÖBB und den meisten österreichischen EVU's angewandte freiwillige System der Selbstkontrolle

wird durch den hohen Wettbewerbsdruck und durch die fehlende Möglichkeit des Infrastrukturbetreibers zur Kontrolle der Daten (Verlust der Synergien / fehlende Verantwortungen) künftig nur eingeschränkt anwendbar sein. Es besteht außerdem die Gefahr, dass die ÖBB und andere EVU's aus Kosten- und Wettbewerbszwängen heraus ihr eigenes System auch selbst immer stärker aushöhlen und umgehen werden.

Eine besondere Dringlichkeit erhält die Frage der Ausbildung mit der ab 15. März 2003 startenden Öffnung der nationalen Schieneninfrastrukturnetze für den internationalen Güterverkehr. Ab diesem Zeitpunkt ist es jedem konzessioniertem EVU im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung möglich eine Trasse zur Verfügung gestellt zu bekommen. Die Ausbildung der Triebfahrzeugführer und sonstigem sicherheitsrelevanten Personal in Hinblick auf detaillierte Mindestanforderungen wird bis dahin jedoch keiner einheitlichen Regelung unterliegen.

Dieses Regelungsvakuum ergibt sich auch aus der Tatsache, dass die Europäische Kommission davon ausgeht, dass die nationalen Gesetzgebungen - bis zu einer Harmonisierung auf europäischer Ebene - die grundlegenden Anforderungen an das Personal national verbindlich geregelt haben. Deutlicher Hinweis für diese Annahme sind die im 2. Eisenbahnpaket nun vorgesehen gegenseitigen Anerkennungsmechanismen der grundlegenden Anforderungen an das Personal vor einer Harmonisierung auf europäischer Ebene. Bis zu einer Gesetzesinitiative auf europäischer Ebene ist jedoch zumindest noch 3 Jahre zu warten. Daher ist die quasi unregelmäßige österreichische Situation in Hinblick auf die weitere Marköffnung im März 2003 und der Grundannahme der EU-Kommission, dass es ausreichende nationale Anforderungen gibt, äußerst Besorgnis erregend.

In diesem Zusammenhang wären jedenfalls verbindlich festzulegen:

- grundlegenden Anforderungen an das Personal
- Erwerb, Erhalt und Kontrolle der Streckenkenntnis von TriebfahrzeugführerInnen,
- Möglichkeit der laufenden Kontrolle der Qualifikation von TriebfahrzeugführerInnen und ZugbegleiterInnen von anderen EVU (inkl. der ausländischen EVU),
- Art der Speicherung der persönlichen Daten, Zugriffsberechtigte
- Sprachkenntnisse und der Kontrolle
- Regelung der Abweichungen vom Regelbetrieb (wie im Umleitungsverkehr),
- Grundlagen, Anforderungen für die Anerkennung ausländischer Prüfungszeugnisse
- Art der Wiederezulassung nach längerer Dienstupstörung
- Vorgangsweise bei der psychischen und physischen Tauglichkeitsuntersuchung

Dementsprechend ist ein einheitlicher Rahmen (Verordnungen zum Eisenbahngesetz lt §19/4) über die Zulassung, Ausbildung, Prüfung und laufende Kontrolle vom sicherheitsrelevanten Personal zu schaffen. Einerseits ist dabei für Triebfahrzeugführer die Triebfahrzeugführerverordnung über ihren zu allgemeinen Rahmen zu konkretisieren und andererseits sind für das sonstige sicherheitsrelevante Personal (wie Zugbegleiter, Fahrdienstleitung, Verschub, technisches Wagenpersonal usw) Verordnungen, orientiert am hohen Niveau der ÖBB, zu erlassen.

7. Weitere Liberalisierungsbestrebungen setzen Bahnen zusätzlich unter Druck

7.1 Trennung Infrastruktur - Absatz

Schon im Regierungsprogramm der ersten schwarz-blauen Koalition wurde die Absicht der Teilung/Trennung des integrierten Unternehmens ÖBB festgehalten: „Im Interesse einer Verbesserung des Wettbewerbs sowie zur Optimierung der unterschiedlichen Geschäftsfelder soll eine gesellschaftsrechtliche Trennung der Bereiche Absatz und Infrastruktur der ÖBB erfolgen.“ Seitdem wurden immer neue Modelle und Pläne in der Öffentlichkeit diskutiert, in welcher Form dies geschehen sollte. Im jüngsten „Reformprogramm für Österreich“ der ÖVP, das als Basis für die Koalitionsverhandlungen diente, findet sich folgende Formulierung: „Neustrukturierung der ÖBB: Schaffung einer strategischen Holding mit eigenständigen operativen Unternehmen jedenfalls für die Bereiche Infrastruktur, Absatz, Personal und Finanzen“ und dies, obwohl eine derartige Teilung klare Nachteile für Verkehrssicherheit und –politik mit sich bringt, denen keine (zumindest keine nennenswerten) betriebs- oder volkswirtschaftliche Vorteile gegenüberstehen, die nicht auch anders sinnvoller erreichbar wären.

Diese Trennung wird keinesfalls – wie mehrfach behauptet – von der EU vorgeschrieben. Die derzeitige österreichische Lösung im Schienenverkehrsmarkt geht vielmehr weit über das von der EU geforderte Maß hinaus.

Die Intention der Liberalisierung des Eisenbahnsektors ist es, neben der Schaffung von Wettbewerbsbedingungen, den Bahnen höhere Marktanteile zu ermöglichen. Gerade hier zeigt sich allerdings, dass die weltweit erfolgreichsten Eisenbahnen im Güter- und im Personenverkehr (wie zB USA, Japan und Europa) integrierte Unternehmen sind. Die verpflichtende Trennung hingegen hat sich noch in keinem Land als tatsächlich effizient erwiesen. Eine Zerschlagung des integrierten Unternehmens ÖBB schwächt und gefährdet die Zukunftschancen der österreichischen Bahn im internationalen Wettbewerb.

Die Gründung unabhängiger Infrastrukturgesellschaften wird damit argumentiert, dass dies eine unabdingbare Voraussetzung für eine höhere Nutzung der Schieneninfrastruktur (durch Dritte) sei. Diesem argumentativen Versuch ist entgegenzuhalten, dass bereits heute andere Bahnunternehmen diskriminierungsfrei auf dem österreichischen Schienennetz unterwegs sein können und eine höhere Nutzung der Schieneninfrastruktur durch Trassenkapazitäten begrenzt ist, die nur durch verstärkte Investitionen zu erreichen wäre. Die Forcierung des Aus- und Neubaus ist bei weitem das geeignetere Mittel die Bahnen wettbewerbsfähiger zu machen als ein Aufspalten der Bahn und der damit verknüpften

Annahme, die Trassennutzung steige dadurch „automatisch“. Ähnliches gilt für technische Barrieren wie unterschiedliche Spurweiten und Sicherheitseinrichtungen in den einzelnen Ländern.

Bei den Spaltungsplänen wird offensichtlich außer Acht gelassen, dass Zug und Schiene ein aufeinander abgestimmtes technisches System ist. Dessen Sicherheit ist bei einer Trennung von Zugsverkehr (Absatz) und Eisenbahninfrastruktur aufgrund der komplizierten Abstimmung zwischen zwei (und mehr) getrennten Unternehmen, der neu entstehenden Kommunikationsprobleme und des Verlustes von Synergien deutlich schwieriger zu gewährleisten. Eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb wirft im Bereich der Sicherheit erhöhte Schwierigkeiten und unnötige Risiken mit möglichen katastrophalen Folgen auf.

Da die Wirtschaftlichkeit einer Vielzahl von Investitionen (wie Sicherheitseinrichtungen, Gleisadaptierungen, neues Wagenmaterial udglm) nur für ein Gesamtsystem der Eisenbahn nachweisbar ist, wird eine Kostenoptimierung nur dann ermöglicht, wenn das dominierende Verkehrsunternehmen einer Eisenbahnstrecke auch der Betreiber der Infrastruktur ist. Eine bestmögliche Nutzung des Verkehrsträgers Schiene setzt daher die gemeinsame Behandlung von Infrastruktur und Absatz voraus. Getrennte Infrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen führen zu einer finanziellen und technischen Suboptimierung des Systems.

Ein integriertes Unternehmen ist im Allgemeinen besser geeignet neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Fahrbetrieb zu entwickeln. Systeme wie der TGV, ICE, und AVE wurden im Rahmen integrierter Unternehmen entwickelt, die die Anforderungen sämtlicher Glieder des Systems (Rollmaterial, aber auch die dazugehörige Infrastruktur sowie Kontroll- und Sicherheitssysteme, Schnittstellen zwischen ortsfestem und mobilem Personal etc) berücksichtigen konnten. Es ist wenig wahrscheinlich, dass solche Neuerungen in einem System mit völliger Trennung möglich gewesen wären. Ein entsprechender Nachweis wurde bisher nur von integrierten Systemen erbracht.

Durch die verpflichtende Trennung der Unternehmensbereiche Infrastruktur und Absatz handeln wir uns demnach ein Instrumentarium ein, das weder einen transparenteren Markt gewährleisten, noch eine Effizienzsteigerung garantieren kann. Gewährleistet werden kann lediglich, dass Synergieeffekte der gemeinsamen Behandlung beider Bereiche verringert und die Koordinationskosten und somit die Gesamtkosten des Systems Bahn steigen werden. Vom Wegfall der kollektiven Servicierung wären nicht nur die Managementebenen, sondern nahezu sämtliche Tätigkeitsbereiche der einzelnen Bahnen bis hin zur gemeinsamen Lizenzierung der EDV-Ausstattung betroffen. Bei den ÖBB müssten bei einer Trennung über 100 Mio € per anno zusätzlich aufgebracht werden. Dies kann lediglich zu Lasten der Steuerzahler, der Beschäftigten oder der Bahnkunden gehen und steht demnach im krassen Widerspruch zur Hauptintention der Eisenbahnliberalisierung, der Erhöhung der Marktanteile der Bahnen.

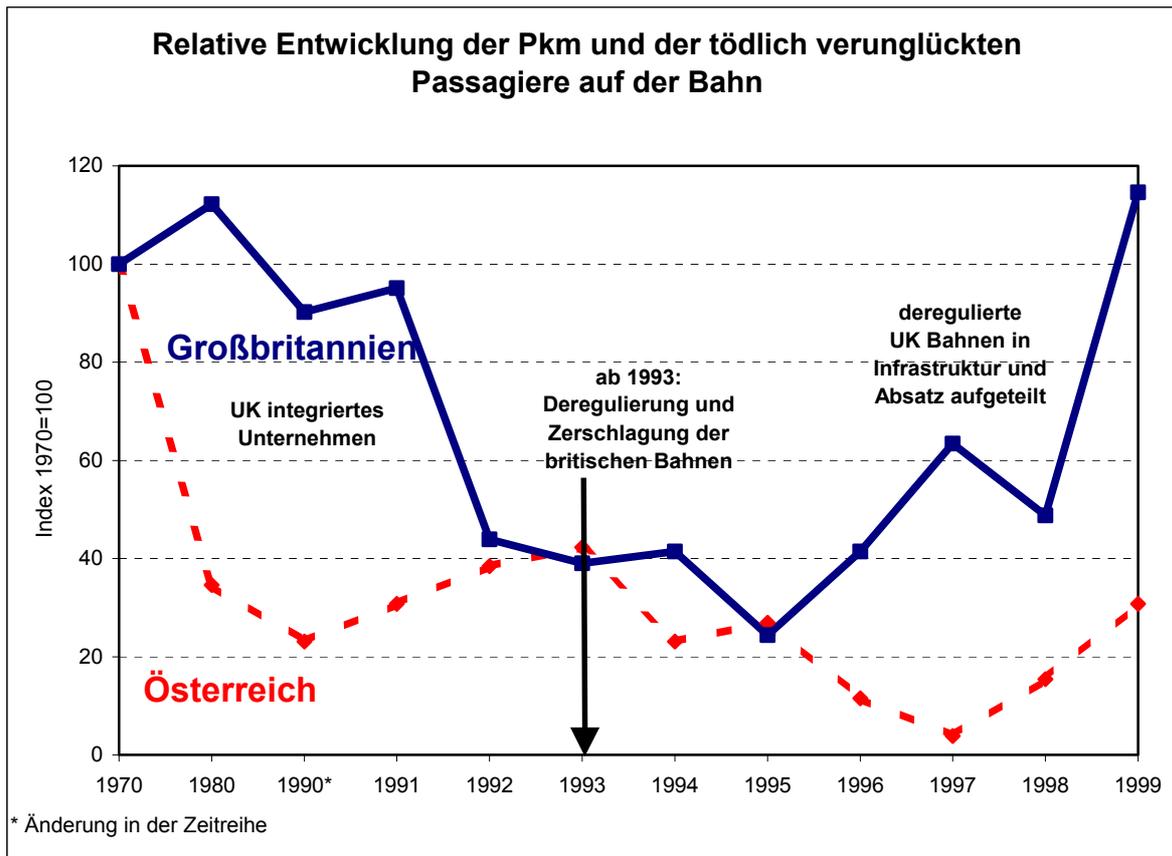
7.2 Großbritannien als warnendes Beispiel

In jenen Ländern, in denen die Deregulierung, Trennung und Privatisierung bereits vor Jahren vollzogen wurde, wie beispielsweise in Großbritannien, sind die Konsequenzen der Zerschlagung offensichtlich.

In Großbritannien wurde erstmals versucht, den Bahnbetrieb in einzelne Bausteine aufzuteilen, welche dann über vertragliche Bindungen wieder optimal zusammenarbeiten sollen. Dieses wackelige Gebäude wird durch eine Reihe rechtsverbindlicher Verträge zwischen dem Infrastrukturbetreiber Railtrack, den Verkehrsbetreiberunternehmen, Leasinggesellschaften und Wartungsunternehmen zusammengehalten. Für Investitionen in Fahrweg und Stellwerke ist Railtrack verantwortlich. Auch hier werden die tatsächlichen Erfordernisse des Sektors nicht erfüllt, und die einzelnen Unternehmen investieren weniger als vormals die British Rail (BR). Die damalige Regierung wollte die öffentlichen Ausgaben reduzieren. In Wirklichkeit jedoch haben sich die Kosten des Bahnbetriebs seit der Privatisierung der Bahnen verdoppelt.

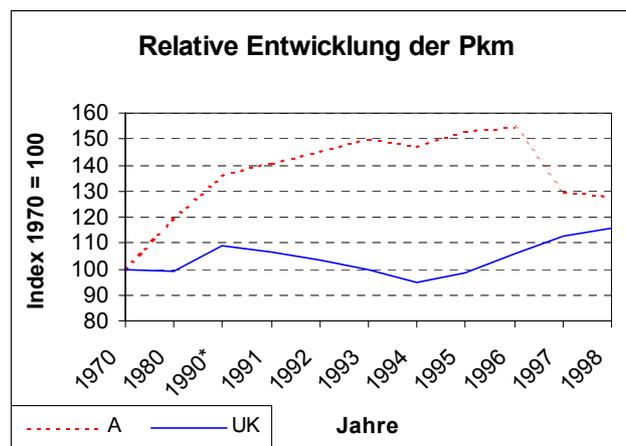
Neben massiven Steigerungen der Fahrpreise bei gleichzeitiger Verschlechterung des Angebotes, geben die schweren Zugunglücke - die primär auf die Vernachlässigung der Infrastruktur, die Deregulierung und auf die mangelnde Abstimmung zwischen Zugbetrieb und Infrastrukturunternehmen zurückzuführen sind - ein trauriges Zeugnis über den katastrophalen Zustand der Britischen Bahnen.

Die Aufsichtsbehörde für den Bahnsektor – Railway Inspectorate – hat bereits kurz nach der Öffnung des Marktes warnend darauf hingewiesen, dass die Unternehmen dem Gewinnstreben Vorrang vor der Sicherheit einräumen. Die derzeitigen Betriebsmethoden bei den zerschlagenen Bahnen in Großbritannien führen zwangsweise zu einer Verringerung der einstigen Sicherheitsvorteile.



Quelle: EUROSTAT 2002, Strategic Rail Authority 2000, eigene Berechnung

Im gleichen Zeitraum konnte eine Steigerung der Personenkilometer (Pkm) erzielt werden. Diese Steigerung viel allerdings derart gering aus, dass derartige Unfallzahlen – würde die Abstimmung zwischen Infrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen funktionieren – nicht möglich wären.



Quelle: EUROSTAT 2000, eigene Berechnung

Mitte 2001 wurde aufgrund des katastrophalen Zustands der britischen Schieneninfrastruktur die Aktiengesellschaft Railtrack unter staatliche Aufsicht gestellt. 2002 folgte der völlige Bankrott und die Liquidierung des Unternehmens. Somit wurde der völlige Wettbewerb ohne jegliche staatliche Regulierung, die Privatisierung und die Zerschlagung der Bahnen auch offiziell als gescheitert anerkannt.

7.3 GATS

Derzeit wird auf internationaler Ebene das allgemeine Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen (GATS Global agreement on trade in services) im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) diskutiert. Intention des GATS ist es den reibungslosen Handel mit Dienstleistungen wie Wasserversorgung, öffentlicher Personenverkehr, Müllabfuhr, Schienenverkehrsdienste etc zu ermöglichen. Die Ziele des GATS decken sich daher per Definition nicht mit jenen der bisherigen Struktur- und Verkehrspolitik die Sozialstandards, Umweltschutz, Arbeitsrecht, Raumplanung und Konsumentenschutz zumindest teilweise mitberücksichtigt haben.

In der derzeitigen Verhandlungsrunde wird ua darüber entschieden, inwieweit der Verkehrssektor zu öffnen ist. So verlangt die EU-Kommission die Öffnung von See- und Luftfrachtdiensten (von allen WTO-Ländern) und die Öffnung des Bahnverkehrs (ua von Brasilien, Indien und Australien). Insbesondere im Bereich des Bahnverkehrs gibt es Liberalisierungsforderungen an die EU.

Neben der Unmöglichkeit soziale Aspekte mitzubedenken, ergibt sich aus der Geheimhaltung der Verhandlungen (weder Abgeordnete der nationalen Parlamente, noch Interessensvertretungen haben Recht auf Einsicht oder Mitsprache) eine demokratiepolitisch bedenkliche Entwicklung. Zudem sind sämtliche einmal freigegebenen Bereiche nur noch unter größten Schwierigkeiten zurück zu nehmen oder nachträglich zu verbessern. Jedenfalls darf bei einer Nachbesserung das generelle Level der Privatisierung nicht angetastet werden.

Würde der Verkehrsbereich vollständig in den GATS-Verträgen berücksichtigt werden, würden nicht mehr das nationale oder das EU-Parlament autonom festsetzen können, welche Maßnahmen im Verkehr (wie Umweltschutz, technische und soziale Harmonisierung, „Vorrang für die Schiene“, Arbeitsrecht udglm) zu ergreifen sind, sondern es würde die WTO, als demokratisch nicht legitimer Verein, darüber entscheiden, inwieweit diese Maßnahmen überhaupt notwendig und effizient („Necessity Test“) sind.

Sollten Teilbereiche oder der gesamte Verkehrsbereich aufgenommen werden, bedeutet das, dass die bis zur GATS-Freigabe fehlenden, gesetzlichen Bestimmungen auch nachträglich nur bedingt erlassen werden können.

8. Resümee

Regulierung des Schienenverkehrsmarktes dringend erforderlich

Ab 15. März 2003 wird der grenzüberschreitende Güterverkehr auf Österreichs Schienen für EU-Bahnen weiter geöffnet. Dafür wurden seitens der EU und seitens der nationalen Regierung allerdings nur bedingt die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen. So verzichtet der Gesetzgeber auf europäischer Ebene bisher darauf, umfangreiche soziale Bestimmungen (wie Anforderungen an das Personal, Tauglichkeitsprüfungen, Lenk- und Ruhezeiten, Ausbildungskriterien udgln) festzusetzen. Bei der technischen Harmonisierung ist ebenfalls ein derart schleppender Fortschritt in der EU festzustellen, dass frühestens 2006 mit ersten Normen im konventionellen Verkehr zu rechnen ist.

Auf dieses Regelungsvakuum auf europäischer Ebene hat der nationale Gesetzgeber jedenfalls nicht reagiert und so fehlen weiterhin zahlreiche sicherheitsrelevante Regelungen. In Kombination mit teilweise problematischen Vorschriften in der bestehenden Rechtsprechung ergibt sich für die Behörde ein dringender Handlungsbedarf.

Im Zusammenhang mit dem Erhalt der Sicherheitsbescheinigung ist beispielsweise völlig unzureichend geregelt, wie die ÖBB (Netz) die Anforderungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu überprüfen hat, bzw wie und durch wen die laufende Kontrolle durchzuführen sind. Mit der Konstruktion der Sicherheitsbescheinigung wird seitens der Behörde quasi ein Teil der Verantwortung für die Sicherheit und den laufenden Betrieb den ÖBB übertragen. Zusätzlich zu den ungeklärten Kontrollmechanismen existieren derzeit eine Reihe von ÖBB-internen Betriebsvorschriften (wie Unfallvorschriften, Bau- bzw Signalvorschriften, Selbstrettung bei außergewöhnlichen Ereignissen, Vorfalluntersuchung, Verfahrensanweisungen für Mitarbeiter in Gleisbereichen usw) die nur innerhalb der Geschäftsbereiche der ÖBB Anwendung finden.

Ebenso gibt es in Bereichen, die nicht direkt dem Eisenbahnrecht (wie Eisenbahngesetz und Bundesbahngesetz) entstammen eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen, die den Schienenverkehr nur unzureichend berücksichtigen. Das trifft einerseits auf die technische Kontrolle von Betriebsmitteln und andererseits auf die Lenk- und Ruhezeiten für das sicherheitsrelevante Personal zu. In diesen Bereichen ist es dringend erforderlich, dass ein einheitlicher, transparent handhabbarer Gesetzesrahmen entsteht, der auch durch technische Einrichtungen (Tachograph) kontrolliert werden kann. Es gilt jedenfalls zu vermeiden, dass die bestehenden arbeitszeitlichen Regelungen im Schienenverkehr ebenso ausgehöhlt werden, wie bereits heute im Straßenverkehr. Es muss verhindert werden, dass auch im Eisenbahnbereich der Wettbewerbsdruck eine Form annimmt, dass Mitarbeiter zu sicherheitsgefährdenden und illegalen Praktiken genötigt werden.

Verbindliche Regeln sind ehest festzusetzen

Um nicht durch das Fehlen eines verbindlichen rechtlichen Rahmens für die (neuen) Eisenbahnverkehrsunternehmen ein legislatives Vakuum entstehen zu lassen, das jene begünstigt, die die niedrigsten (oder gar keine) Standards anwenden, ist dieser ehest zu schaffen.

Als ein erster Schritt sind (nationale) Regelungen über

- eine Eisenbahn-Bau- und Betriebsverordnung worin eindeutig und klar festgelegt wird:
Bahnanlagen und ihre sichere und ordnungsgemäße Benützung, Spurweiten, Gleisbogen/-neigung, Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke, Lichträume und Abstände der Gleise für sichere Begegnung der Fahrzeuge, sicheres Verhalten auf Bahnübergängen (sowohl für Beschäftigte als auch für Benutzer), Gestaltung der Bahnsteige und Rampen, Signale und Weichen, Zugbeeinflussung, Untersuchungen und Überwachen der Bahnanlagen, Einsatz der Fahrzeuge, Bremsen, Beschaffenheit der Fahrzeuge (zB damit ein gefahrloses Kuppeln möglich ist), Ausrüstung der Triebfahrzeuge, planmäßige und wiederkehrende Untersuchung der Fahrzeuge, Fahrordnung, Fahrgeschwindigkeit, etc.;
- eine Eisenbahn-Verkehrsordnung (analog Straßenverkehrsordnung);
- Mindestausstattungserfordernisse (zB Sicherungstechniken) bei bestimmten Betriebsformen und Geschwindigkeiten;
- Einsatzbedingungen des fahrenden Personals und Betriebsbediensteten samt Aus- und Weiterbildungskriterien (Inhalte, Dauer, Prüfung) und die dazu erforderlichen physischen und psychischen Voraussetzungen;
- gleiche Bestimmungen über Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten im grenzüberschreitenden Personaleinsatz;
- Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie verpflichtender Einbau eines (personenbezogenen) Kontrollgerätes;
- klare gesetzliche Rahmenbedingungen für die Neuerteilung von Konzessionen auf der Schiene;
- Klare und transparente Regelung der Verantwortlichkeiten zwischen der öffentlichen Behörde, den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- Bestimmungen über Bauart und Genehmigung der Fahrbetriebsmittel, also der Waggons und Loks, Sicherheitsvorschriften für die Waggons und Loks;
- die Bestellung und Aufgaben von Betriebsleitern;
- Kontroll- und Sanktionsbestimmungen bei Verstößen gegen die Sicherheitsvorschriften

zu erlassen.

Die oben angeführten Regelungen werden auch nicht im letzten Entwurf einer Eisenbahnverordnung 2002 geregelt, da sich diese im Wesentlichen auf organisatorische Vorgaben innerhalb der Eisenbahnunternehmen beschränkt.

Darüber hinaus ist das BMVIT, oder eine neu zu schaffende, völlig unabhängige Stelle mit den nötigen Ressourcen so auszustatten, dass diese ihren Aufgabe bei der Konzessionsvergabe und der Sicherheitsbescheinigung, auch in Hinblick auf die laufende Überprüfung, gerecht werden kann. Die „Eisenbahnaufsichtsorgane“ sind daher mit entsprechenden polizeilichen Rechten auszustatten.

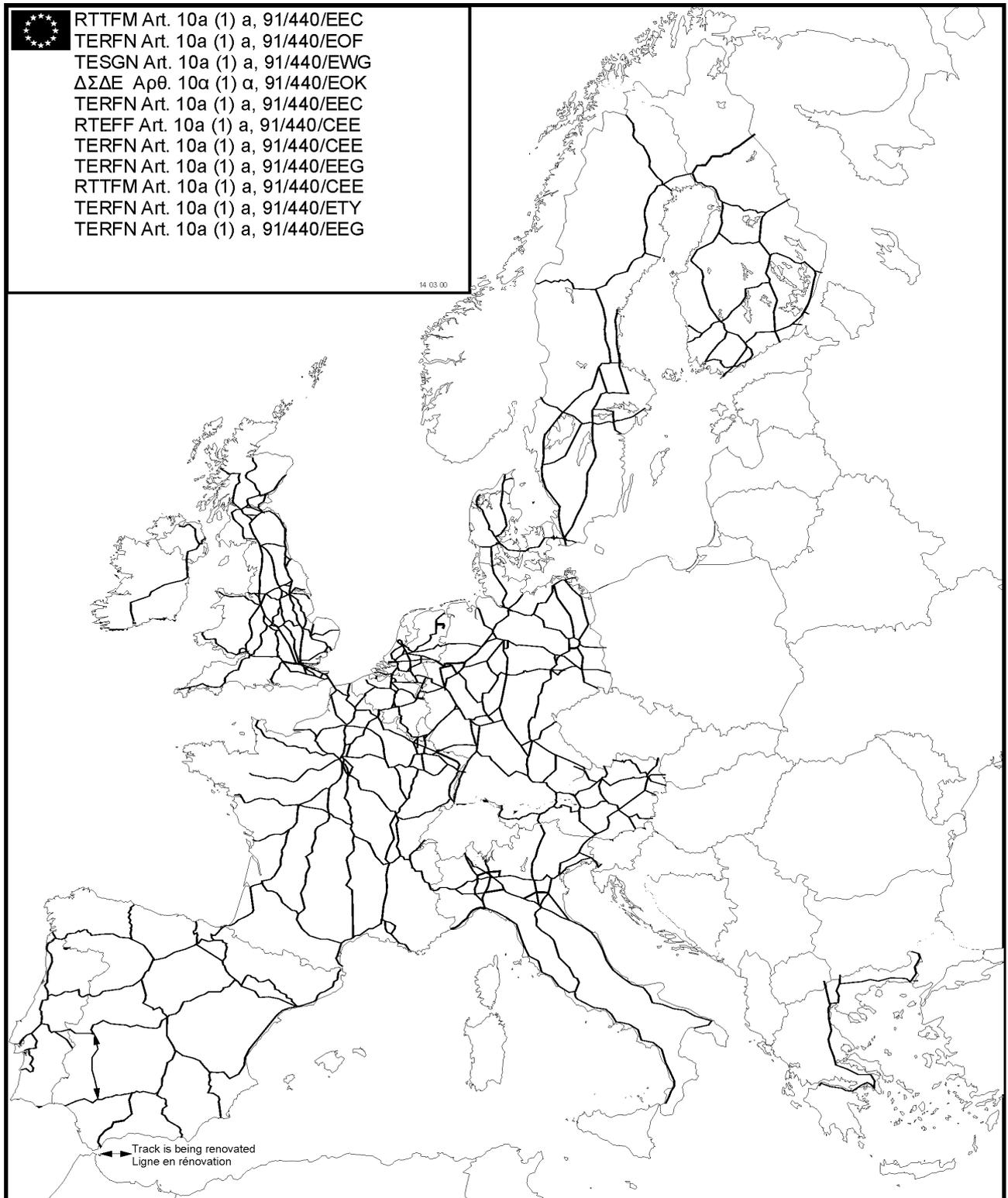
Zudem sind auch auf europäischer Ebene die Regelungen des zweiten Eisenbahnpaketes dahingehend voranzutreiben, dass eine weitere Netzöffnung erst dann stattfindet, wenn sowohl technische als auch soziale Regelungen vorhanden sind. Der Erfolg der vorgesehenen Maßnahmen der Eisenbahnpakete I+II wird generell vom Zusammenspiel der technischen (Interoperabilität) und sozialen (Ausbildung, Sicherheit) Harmonisierung - bei gleichzeitiger Sicherung des höchsten Qualitätsniveaus - abhängen. Derzeit sind soziale Aspekte in den EU-Vorgaben allerdings völlig unzureichend geregelt. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen:

- Mindeststandards (va in sicherheitsrelevanten Bereichen) haben sich am höchsten Niveau zu orientieren,
- die für den Eisenbahnverkehr zuständigen Behörden (Eisenbahnagentur, Sicherheitsbehörde) sind ausreichend auszustatten sowie
- den Sozialpartnern ist eine verpflichtende Mitsprache bei der Ausarbeitung der technischen und der sozialen Normen einzuräumen.

Um den Wettbewerb nicht zu Lasten der Sicherheit und Qualität zu führen, gilt es daher im Eisenbahnrecht, sowohl auf nationalem als auch auf europäischen Niveau, dringend einheitliche und allgemein gültige Vorschriften zu erlassen.

Anhang

Transeuropäisches Schienengüternetz (TESGN):



Quelle: Richtlinie 2001/12/EG

Vergleich des Ordnungsrahmens Straße / Schiene:

	Straßenverkehr (EG – Vorschriften Nationale Gesetze)	EVU - ÖBB	Anderes Österreichisches EVU	Ausländisches EVU
Ausbildung	Führerscheinrichtlinien RL 76/914 u. RL 91/439 (Mindeststandards) KFG Führerscheingesezt 97 Berufskraftfahrerausbildung (Ausbildungsdauer verbindlich geregelt) Berufsausbildungsgesetz BAG Güterbeförderungsgesetz	TFZ-F VO (BGBL 64/1999) nur Rahmen und ÖBB - eigene Ausbildungsrichtlini- en Ausbildungsplan Tfz-Führer Lehrgang	TFZ-F VO (BGBL 64/1999) (nur Rahmen) Ausbildungsvorschriften durch den Fachverband der Schienenbahnen Verbindlichkeit unklar Sicherheitsbescheinigung und Infrastrukturmutzungsvertrag (AGB) EVU ist verantwortlich Nachweiseerbringung unklar Ausbildungskriterien (Bsp. Dauer) unklar	TFZ-F VO (BGBL 64/1999) (nur Rahmen) Lt. ÖBB Sicherheitsbescheinigung und Infrastrukturmutzungsvertrag Ausländische Prüfungszeugnisse, Gleichwertigkeits- und Anerkennungs- bescheid durch BM VIT Anerkennung durch BM VIT unklar
Ausbildungs- nachweis	Führerschein Lehrabschlusszeugnis für BerufskraftfahrerInnen	Tfz-Führer Berechtigungsausweis Prüfungszeugnisse	Tfz-F Berechtigungsausweis Erhebungsunterlagen zur Ausstellung unzureichend	Tfz-F Berechtigungsausweis Erhebungsunterlagen zur Ausstellung unzureichend
Lenk- und Ruhezeiten	VO 3820/85 Arbeitszeitgesetz 69 Arbeitsruhegesetz 83 Kraftfahrergesetz (KFG)	RL 93/104 (Umsetzung bis Aug. 2003) Anwendung fraglich P-10 gilt nur für ÖBB-MA	eigener KV und BV (DBO) abgeleitet aus Arbeitszeit- und Arbeitsruhegesetz unterschiedliche Regelungen, Anwendung unklar geregelt	Grenzüberschreitender Personal- einsatz ungeregelt
Kontrolle Arbeitszeit	VO 3821/85 Tachograph VO 2135/98 EG-RL 88/599 (gesplittet in ZAI und Exekutive)	Dienstpläne (Verwaltung / PV) Selbstkontrolle durch das Unternehmen	Keine transparente Regelung Kontrolle durch den Infrastruktur- betreiber nur bei begründetem Anlass Keine technische Registrierung der AZ vorgesehen	Keine transparente Regelung Rechtsgrundlage unklar

	Straßenverkehr (EG – Vorschriften Nationale Gesetze)	EVU - ÖBB	Anderes Österreichisches EVU	Ausländisches EVU
Bauart und Genehmigung der Fahr- betriebsmittel	RL 96/53 österr. Gesetze, KFG, KDV (KFG-Durchführungs- verordnung) Typengenehmigung	§ 36 und § 37 EisbG Zulassungskriterien EisbG Definition: Stand der Technik, jedoch keine technischen Vorgaben und somit keine Rechtsgrundlage für den Sachverständigen; dzt. unverbindliche UIC- Merkblätter, zukünftig Interoperabi- litätsrichtlinie	§ 36 und § 37 EisbG Zulassungskriterien EisbG Kontrolle müsste bereits bei Konzessions- vergabe geschehen gem. §17 (2a) EisbG; dzt. nur über Sicherheitsbescheinigung und AGB gem. Infrastrukturnutzungsver- trag. Daher: Keine transparente Regelung (keine technischen Vorgaben gegeben)	Keine transparente, gemeinsame Regelung zwischen den nationalen Staaten; EisbGesetz sollte auch hier gelten!
Sicherheits- vorschriften + Kontrolle + Sanktionen	Straßenverkehrsord.1960 Exekutive, Zoll, ZAI, StVO, KFG, FSG (Führerscheingesezt)	ÖBB Betriebsvorschriften (V3, V2, usw) Dienstrecht und Disziplinarordnung Selbstkontrolle durch das Unternehmen (<i>ua</i> Ziviltechniker) Haftungsfrage ungeklärt zwischen BM VIT und EVU	Derzeit nur im AGB und Sicherheitsbe- scheinigung (Verz. betriebliche Normen) Keine klare Regelung durch Fehlen von Verordnungen gem. EisbG lt. §19 (4) Kontrollen unklar (dzt. nur Stichproben durch ÖBB und nur aus begründetem Anlass) Sanktionen nach dem Verwaltungs- strafrecht nicht möglich! Kompetenzen nicht geklärt Haftungsfrage ungeklärt zwischen BM VIT und EVU	Derzeit nur in AGB und Sicherheitsbe- scheinigung (Verz. betriebl. Normen) Keine klare Regelung durch Fehlen einer Verordnung zum EisbG lt. §19(4) Kontrollen unklar (dzt. nur Stichproben durch ÖBB und nur aus begründetem Anlass) Sanktionen nach dem Verwaltungs- strafrecht nicht möglich! Kompetenzen nicht geklärt Haftungsfrage ungeklärt zwischen BM VIT und EVU
Konzession Personen- u. Güterverkehr	Güterbeförderungsgesetz 95 Kraftfahrliniengesetz, Gelegen- heitsverkehrsges. 96	Eisenbahngesetz (EisbG)	Eisenbahngesetz (EisbG) Überprüfung und Kontrolle der Qualifikations- und Qualitätskriterien durch BM VIT "unzureichend", unklare Aufgabenverteilung	Eisenbahngesetz (EisbG) Umsetzung RL 2001/ 12 –14 Europakonzession Überprüfung und Kontrolle der Qualifikations- und Qualitätskriteri- en durch BM VIT "unzureichend", unklare Aufgabenverteilung

Stellungnahme der BAK zur Eisenbahnverordnung 2002

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Oberste Eisenbahnbehörde
Abteilung II/C/12
Radetzkystr 2
1030 Wien

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DW</i>	2244	<i>Datum</i>
820.068/4-II/C/12/02	UV/GSt/Leo	Mag Sarreschtehdari Leodolter	FAX	2105	29.05.2002

Betreff:

Entwurf einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2002 – EisbVO 2002)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte (BAK) fordert seit geraumer Zeit die Schaffung von allgemein verbindlichen Regelungen im Eisenbahnrecht, damit die zunehmende Öffnung des österreichischen Schienennetzes nicht zu einer Gefährdung der hohen Sozial- und Sicherheitsstandards im Eisenbahnverkehr führt und damit ein fairer Wettbewerb mit gleichen Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen stattfinden kann. Daher wird der vorliegende Entwurf als erster Schritt – dem allerdings noch weitere detaillierte Regelungen rasch folgen müssten – grundsätzlich begrüßt. Die BAK teilt die Ansicht des Ministeriums, dass im Eisenbahnwesen in Österreich allgemein staatliche Normen auf Gesetzes- oder Verordnungsebene nur in rudimentärem Ausmaß existieren. Die wesentlichen Regelungen erfolgen – auf hohem Standard – durch behördlich genehmigte Vorschriften der Eisenbahnunternehmen. Es handelt sich also bisher zum überwiegenden Teil um ÖBB-interne Vorschriften.

Durch die zunehmende Liberalisierung des Schienenmarktes für Haupt- und Nebenbahnen ist auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens eine wesentliche Änderung der Verhältnisse eingetreten. Um auch bei Verkehren von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf fremder Schieneninfrastruktur (zB Verkehre neuer Unternehmen oder Privater auf dem ÖBB-Netz) das bestehende Sicherheitsniveau auch nach der bevorstehenden weitreichenden Liberalisierung im Schienengüterverkehr ab 2003 weiterhin aufrechterhalten zu können, sind allgemeine staatliche Normen, die für alle Haupt- und Nebenbahnen gelten, erforderlich.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte bereits am 24. Oktober des Vorjahres in einem Schreiben an Frau Bundesministerin DI Dr Forstinger gewandt, um eine entsprechende umfassende Novellierung des Eisenbahnrechts (nationale Umsetzung des EU-Eisenbahninfrastrukturpakets, Schaffung allgemein verbindlicher Ausbildungs- und Sicherheitsstandards für alle Eisenbahnbeschäftigten bzw insbesondere Betriebsleiter und Triebfahrzeugführer, verbindliche Normen für Schienenfahrzeuge, Konzessionsvoraussetzungen uam) und die Einbindung der Arbeitnehmerinteressenvertretungen in allfällige Vorberatungen auf Expertenebene einzufordern. Wenngleich dieser Brief ohne Antwort blieb, kann der gegenständliche Verordnungsentwurf dennoch als erster Schritt in die geforderte Richtung betrachtet werden, der allerdings entschieden zu kurz greift.

Grundsätzliche Einschätzung

Aus Sicht der BAK ist grundsätzlich zu kritisieren, dass die im Vorblatt des Entwurfs angekündigte „detailliertere Regelung“ in Kernbereichen, die die Sicherheit des Eisenbahnwesens grundlegend bestimmen, im konkreten Text der Verordnung insbesondere im Hinblick auf Anforderungen an den Bau, an den Betrieb (Signalordnung), an Fahrbetriebsmittel und Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen nicht zu finden ist. Im Gegenteil dazu handelt es sich um eher generelle Anforderungen, die in dieser Form nicht dazu geeignet sind, hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Die im Entwurf enthaltenen Anforderungen an Fahrbetriebsmittel und Betriebsanlagen hinsichtlich Bau und Instandhaltung sind zu allgemein gehalten, die in Anlage 1 angeführten Signale spiegeln nur einen Bruchteil einer allgemein gültigen Signalordnung im Eisenbahnwesen wider. In jedem Fall müsste daher noch im laufenden Jahr der Bauordnungs- und der Betriebsordnungsteil entscheidend ausgeweitet und konkretisiert werden und eine eigene Überwachungs- oder Kontrollverordnung geschaffen werden. Insgesamt fehlen einheitliche und konkrete Regelungen für alle Eisenbahnunternehmen im Hinblick auf Anforderungen, Ausbildung und Einsatz von Betriebsbediensteten. Auch die Überarbeitung bestehender Verordnungen, wie zum Beispiel der Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999, in der wesentliche Festlegungen fehlen (Ausbildungs- und Prüfungsinhalte, Mindestausbildungsdauer), wäre im Hinblick auf einheitliche Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb und hohe Sicherheitsstandards dringend notwendig.

Obwohl die im Entwurf enthaltenen Bestimmungen über Anforderungen, Rechte und Pflichten des Betriebsleiters seitens der BAK befürwortet und begrüßt werden, da sie dazu beitragen, das Verantwortungs- und Befugnisniveau für den Betriebsleiter anzugleichen und damit klarzustellen, dass der verantwortliche Betriebsleiter auf höchster Managementebene anzusiedeln ist, muss betont werden, dass aus Sicht der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte Fragen der Sicherheit im Letztverantwortungsbereich der Unternehmensleitung des Eisenbahnunternehmens zu liegen haben und dass sich die Eisenbahnbehörde trotz einer strengen innerbetrieblichen Überwachung der Sicherheit nicht ihrer Kontroll- und Aufsichtspflicht entledigen kann. Letztere ist vor allem im Zusammenhang mit der Zunahme von „Fremd- bzw. Drittverkehren“ unbedingt im Sinne einer „Eisenbahnpolizei“ konkret zu regeln und zu intensivieren.

Da das Eisenbahngesetz im Zuge der nationalen Umsetzung des Eisenbahninfrastrukturpakets der EU (RL 2001/12 EG, RL 2001/13 EG, RL 2001/14 EG, RL 2001/16 EG) ohnedies novelliert werden muß, empfiehlt es sich aus Sicht der BAK diese Gelegenheit auch dafür zu nutzen, die Verordnungsermächtigung im Eisenbahngesetz klarer zu fassen, denn es bestehen seitens der BAK Zweifel, ob die derzeitige Fassung des EisbG ausreichend determiniert ist (§ 19 (4) bzw. § 21), um auch fachliche und persönliche Voraussetzungen für Betriebsleiter sowie Rechte und Pflichten von Betriebsbediensteten und Betriebsleitern im Verordnungsweg zu regeln. Im Zuge einer Eisenbahngesetznovelle wäre es daher sinnvoll, in den §§ 19, 21, 27 und 28 EisbG Hinweise darüber aufzunehmen, welche Inhalte konkret im Verordnungsweg zu regeln sind. Zu den im Entwurf genannten Rechten (insbesondere Weisungsrecht) und Pflichten der Betriebsleiter weist die Bundesarbeitskammer darauf hin, dass weder im Gesetz noch in der vorliegenden Verordnung geklärt wird, welchem Betriebsleiter die angeführten Rechte und Pflichten zustehen, wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz eines fremden Eisenbahninfrastrukturunternehmens tätig wird. Dies ist gerade im Zusammenhang mit der bevorstehenden weiteren Öffnung der Netze ein besonderes Sicherheitsrisiko und müsste unbedingt berücksichtigt werden. Insbesondere muss geregelt werden, in welchen Fällen und in welcher Weise ein gemeinsames Vorgehen von zwei Betriebsleitern erfolgen soll bzw. in welchen Fällen welchem Betriebsleiter das alleinige Weisungsrecht zusteht.

Zu den einzelnen Verordnungsbestimmungen

§ 2 Allgemeine Begriffsbestimmungen

§ 2 Z 2: Nach „...einschließlich der Ausbildung“ ist „samt Nachschulungen und wiederkehrender Schulungen“ einzufügen (zB bei Änderungen in den Bereichen Arbeitsplatz und Arbeitsaufgaben sowie von Dienstvorschriften und –anweisungen).

§ 2 Z 5: Die hier gewählten Begriffsdefinitionen sind unglücklich ausgefallen. Es ist nämlich unklar, ob darunter auch Tätigkeiten zum Einstellen und Sichern des Fahrweges unter Fahrbetrieb zu verstehen sind oder nicht, bzw fehlen Tätigkeiten von Mitarbeitergruppen die für die Sicherheit von Bedeutung sind (zB Wagenmeister). Zur klaren Umschreibung des hier gemeinten Personenkreises sollte analog der ÖBB DV P 32 (Richtlinie für das Gesundheitsmanagement) vorgegangen werden.

§ 3 Grundsätze

Zu ergänzen wäre der § 3 dahingehend, dass Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel auch sämtliche einschlägige geltende Normen erfüllen müssen.

§ 4 Allgemeine Anforderungen an den Bau

§ 4 (1) Z 1 Das Wort „erfahrungsgemäß“ ist ein nicht näher definierter Begriff und ist daher zu streichen.

§ 6 Allgemeine Pflichten des Eisenbahnunternehmens

§ 6 (2) Da sich Abs 2 auf den verantwortlichen Betriebsleiter und dessen Stellvertreter bezieht, müssten auch die Z 1 bis 3 im Plural gehalten sein (Bsp: Z 1: „... ihrer Aufgaben ... unterliegen“).

§§ 8 und 9 Dienstvorschriften bzw Dienstanweisungen

Aus Sicht der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte kann es gerade im Hinblick auf den Zugang Dritter zum Schienennetz nicht im Sinne einer einheitlichen Regelung des Eisenbahnbetriebes und der Gewährleistung höchster Sicherheitsstandards sein, wenn der Gesetzgeber in diesem Abschnitt die Gestaltung der dem Eisenbahnunternehmen obliegenden Verpflichtungen gemäß § 21 (3) EisebG inhaltlich zur Gänze den Eisenbahnunternehmen weitgehend selbst überlässt statt in der vorliegenden Verordnung einheitliche und konkrete Mindestanforderungen für alle Eisenbahnunternehmen insbesondere bezüglich der Ausbildung und der Anforderungen der Bediensteten, der Festlegung des Betriebsablaufes, der Gefahrenvermeidung und des Signalwesens festzulegen. Die BAK weist mit Nachdruck daraufhin, dass diese einheitlichen Regelungen jedenfalls eine von der Behörde abzudeckende Aufgabenstellung gemäß § 19 (4) EisebG beinhalten muss.

Damit soll klargestellt werden, dass die Behörde nicht nur dann aktiv wird, wenn interne Vorschriften der Eisenbahnen vorgelegt werden, sondern auch von sich aus – unabhängig davon, ob das Eisenbahnunternehmen seiner Verpflichtung zur Vorlage von Dienstvorschriften und anderen Regelungen nachkommt oder nicht – konkrete Vorschriften macht und Kontrollen durchführt. Nur durch eine konkrete Gestaltung im Verordnungsweg kann gewährleistet werden, dass ein einheitlicher Sicherheitsstandard nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens sowie dessen Überwachung erreicht wird.

§ 8 (2) Der hier gebrauchte Ausdruck „Richtlinie“ ist nicht näher definiert und sollte daher zur Vermeidung von Unklarheiten nicht verwendet oder näher erläutert werden.

§ 8 (4) Die verpflichtende Auflistung aller Dienstvorschriften ist zwar grundsätzlich sinnvoll, sollte im Rang aber nicht den jeweiligen konkreten Dienstvorschriften gleichgesetzt werden. Die Erstellung einer eigenen Dienstvorschrift, in welcher alle gültigen Dienstvorschriften des Eisenbahnunternehmens angeführt sind erscheint problematisch, da es bei mangelnder Aktualisierung der „Auflistung der gültigen Dienstvorschriften“ zu Problemen betreffend die Gültigkeit und somit Anwendbarkeit einer aktualisierten Dienstvorschrift mit einer nicht aktualisierten Dienstvorschrift kommen könnte.

§ 10 Aufgaben des Betriebsleiters

§ 10 (4) letzter Satz: Der Ausdruck „innerhalb einer angemessenen Zeit“ sollte konkretisiert werden.

§ 10 (5): Hier sollte „oder sein Stellvertreter in den in Abs 6 genannten Fällen“ eingefügt werden.

§ 11 Betriebsaufsicht

Aus Sicht der BAK fehlt hier eine Verbindung mit § 45 (1) EisbG (Eisenbahnaufsichtsorgane). Der konkrete Organisationsaufbau und die Aufgaben der Betriebsaufsicht bzw der Eisenbahnaufsichtsorgane sollte durch eine von der Behörde zu genehmigenden Dienstvorschrift geregelt werden.

§ 12 Tätigkeitsbericht des Betriebsleiters

Die Frist für den Tätigkeitsbericht des Betriebsleiters sollte auf den 30. April (analog § 7 (5) Jahresbericht) verlängert werden.

§ 14 Anforderungen an den Betriebsleiter

Ähnlich den einschlägigen deutschen Verordnungen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung und Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung) sollten für die Anforderungen an den Betriebsleiter klare und detaillierte Regelungen getroffen werden.

§ 14 (2) Einerseits sollte hier präzisiert werden, auf welche Weise die verlangten Deutschkenntnisse nachzuweisen sind und andererseits sollte klargestellt werden, dass etwa im Falle eines Abschlusses einer österreichischen Universität ausreichende Deutschkenntnisse wohl als gegeben vorausgesetzt werden.

§ 14 (5) Hier sollte das Arbeitnehmerschutzrecht dezidiert aufgenommen werden.

§ 14 (8) Hier fehlt im Verordnungstext die Bezeichnung „verantwortlicher“ für den Betriebsleiter von Nebenbahnen wodurch der Eindruck entsteht, es gäbe auch im Verantwortungsniveau zwischen Haupt- und Nebenbahnen ein Unterschied. Aus Sicht der BAK sollte unbedingt klargestellt werden, dass dem nicht so ist. Im Übrigen müsste in der Verordnung klarer zum Ausdruck kommen, dass Fragen der Sicherheit jedenfalls im Letztverantwortungsbereich der Unternehmensleitung zu liegen haben. Die hier angesprochene Möglichkeit von Erleichterungen für Nebenbahnen müsste unbedingt präzisiert und die Bereiche in denen sie Platz greifen könnten taxativ genannt werden, um eine Aushöhlung des Sicherheitsniveaus zu vermeiden.

§ 15 Antragsunterlagen

§ 15 Z 3 Statt der persönlichen Erklärung, wird ein amtlicher Nachweis vorgeschlagen.

§ 15 Z 6 Zur Sicherstellung einer möglichst unabhängigen und unbeeinflussten Tätigkeit des Betriebsleiters – falls er nicht mit der Unternehmensleitung ident ist - wäre die Aufnahme eines besonderen Kündigungsschutzes im ArbVG notwendig. Ähnlich den Sicherheitsvertrauenspersonen (§105 Abs 3 Z 1 lit g iVm § 69 BBVG) können auch Betriebsleiter in Konflikt mit betrieblichen Interessen kommen und bedürfen daher ebenso eines besonderen Kündigungsschutzes in ihrer Eigenschaft als Betriebsleiter.

§ 16 Allgemeine Anforderungen an Betriebsbedienstete

§ 16 (2) und (3) Bezüglich des vom Eisenbahnunternehmen beauftragten Arztes fordert die BAK eine Konkretisierung der jeweils sinnvollen ärztlichen Fachrichtungen (zB HNO, Augenarzt etc) und die Einbeziehung von Arbeitsmedizinern bzw arbeitsmedizinischen Zentren. Darüber hinaus wäre klarzustellen, was mit der „praktischen Prüfung“ in Abs 3 gemeint ist bzw durch wen und wie diese durchzuführen ist.

§ 16 (4) Die BAK schlägt hier dieselbe Regelung wie in § 17 Abs 2 vor. Darüber hinaus sollte – analog den ÖBB Bestimmungen (DV P 32) – generell für alle Betriebsbedienstete eine Wiederholungsuntersuchung ab dem vollendeten 50. Lebensjahr alle 3 Jahre verlangt werden.

§ 16 (6) Aus Gründen des Datenschutzes und der Klarheit wäre hier unbedingt zu regeln, wer die Aufzeichnungen über Betriebsbedienstete zu führen hat, wie und wo sie aufzubewahren sind und wer zu welchem Zweck Einsicht in diese personenbezogenen Daten erhalten darf.

§ 18 Ausbildung und Prüfung der Betriebsbediensteten

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte weist nochmals mit Nachdruck darauf hin, dass konkrete und einheitliche Vorgaben des Gesetzgebers für alle Eisenbahnunternehmen bei Aus-, Weiterbildung und Anforderungen an Betriebsbedienstete dringend erforderlich sind. Daher fordert die BAK dafür eine eigene Aus- und Weiterbildungsverordnung.

§ 18 (4) Die Abnahme von Prüfungen sollte auch von Ausbildnern erfolgen können.

§ 18 (5) Hier fehlen Festlegungen bezüglich des konkreten Verfahrens der Einziehung der Ausweise von Betriebsbediensteten. Auch sollten die Angaben in den Ausweisen mehr Aussagekraft (Details über Wiederholungsschulungen und -prüfungen bzw –untersuchungen sowie Orts- bzw Streckenkenntnisse) beinhalten. Dies gilt insbesondere bei den Fahrbediensteten.

§ 18 (6) sollte lauten: „Betriebsbedienstete sind nach Abschluss ihrer Ausbildung in regelmäßigen Abständen und bei Vorschriften- und sonstigen Änderungen, die Auswirkungen auf den Arbeitsplatz oder auf den Aufgabenbereich des Arbeitnehmers ergeben, nachzuschulen.“

§ 21 bzw. Anlage 1 Betrieb - Signale

Die Regelung des Signalwesens stellt aus Sicht der BAK eine Behördenaufgabe dar, die jedenfalls in einer Regelung gemäß § 19 Abs 4 EisebG für alle Eisenbahnen einheitlich zu gestalten wäre. Eine Übertragung dieser Aufgabe an die einzelnen Eisenbahnunternehmen – und damit eine Fortschreibung der bisherigen Uneinheitlichkeit – gefährdet die Sicherheit und wird von der BAK strikt abgelehnt. In allen anderen Verkehrsrechten (Straßenverkehr, Luftfahrt, Schifffahrt) oder auch im deutschen Eisenbahnwesen erfolgt die Vorgabe der Verkehrsregeln und deren Signalisierung durch generelle Regelungen der Behörde.

§ 22 Instandhaltung

§ 22 (2) Aus Sicht der BAK fehlt hier eine detaillierte Vorschreibung von Untersuchungsfristen, denn der Entwurf schreibt lediglich vor, dass deren Art, Umfang und Häufigkeit sich nach Bauart und Belastung der Fahrbetriebsmittel zu richten haben.

§ 23 Technische Aufsicht

An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass aus Sicht der BAK dringend eine konkrete Überwachungs- bzw Kontrollverordnung zu erlassen wäre, die der Überprüfung der Sicherheit und Gesetzmäßigkeit der Eisenbahnverkehre analog zur Überwachung des Straßenverkehrs bzw. der Bestimmungen der Güterbeförderung auf der Straße (von der Einhaltung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes bis hin zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten) dient.

§ 24 Ausnahmen

Aus Wettbewerbsgründen sollte Transparenz hinsichtlich der verschiedenen Stufen von Ausnahmen – die möglichst eng anzulegen sind und die Sicherheit nicht gefährden dürfen - angestrebt werden. Jedenfalls darf es zu keiner Ausnahme von der Verpflichtung zur Erstellung von Allgemeinen Anordnungen über die Aus- und Weiterbildung bzw zu Wiederholungsuntersuchungen des Personals und zu den Aufgaben und Anordnungsbe-fugnissen des Betriebsleiters kommen.

§ 25 Übergangsbestimmungen

In § 25 (1) bleibt die Regelung offen, wie Fahrzeuge zu behandeln sind, die bei anderen Eisenbahnunternehmen eingesetzt sind. Dies wäre ebenfalls festzulegen.

Der Präsident:

Der Direktor:

iV

Herbert Tumpel

Maria Kubitschek

Stellungnahme der GdE zur Eisenbahnverordnung 2002

ÖSTERREICHISCHER GEWERKSCHAFTSBUND
Gewerkschaft der Eisenbahner

1050 Wien, Margaretenstraße 166



Wilhelm Haberzettl
Vorsitzender

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation
und Technologie
Oberste Eisenbahnbehörde,
Abteilung II/C/11

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Telefon: (01) 546 41-500
Basa 880/2340-500
Fax: (01) 546 41-504
Basa 880/2340-504
e-mail: vorsitzender@gde.oegb.or.at

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen:

Wien, 21.05.2002

Entwurf einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2002 – EisbVO 2002)

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Ich erlaube mir Ihnen persönlich die Stellungnahme der Gewerkschaft der Eisenbahner (siehe Beilage) zum vorliegenden Entwurf einer **EisbVO** 2002 zu übermitteln.

Mit der geplanten Verordnung wird der Versuch Ihres Ressorts, den ziemlich regelungsfreien Raum im österreichischen Eisenbahnrecht zu reduzieren, begrüßt. Leider aber dient dieser Entwurf nicht dazu, die Aufrechterhaltung des bestehenden Sicherheitsniveaus, gerade im Hinblick auf die zunehmende Nutzung der Schieneninfrastruktur durch Eisenbahnunternehmen, zu halten bzw. sogar diesen Standard zu erhöhen.

War die Aufsichtspflicht der Eisenbahnbehörde bisher nur allgemein (damit ist gemeint zu ungenau) geregelt, sieht der gegenständliche Entwurf eine Verschiebung der Verantwortung der Eisenbahnbehörde an die Eisenbahnunternehmen bzw. an die Betriebsleiter vor. Im Bereich der Betriebsaufsicht/Betriebsleiter werden

sehr detaillierte Regelungen vorgeschrieben, in anderen Bereichen wie Anforderungen an den Bau, an den Betrieb (mit Signalordnung), an Fahrbetriebsmittel und Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, enthalten diese Bestimmungen pauschale Anforderungen, die je nach Auslegung, den Sinn der Sache, nämlich die Sicherheit zu gewährleisten, weit verfehlt (als Beispiel werden Textpassagen zitiert wie „*Verhinderung vermeidbarer Betriebsgefährdungen*“, „*Vorkehrungen treffen, dass unverzüglich Hilfe geleistet wird*“). Im Vergleich zum Umfang der Straßenverkehrsordnung (StVO), kommen die knappen 10 Seiten Verordnungstext für eine Eisenbahnverordnung sehr dürftig vor. Im Hinblick auf den Liberalisierungstermin für den Schienengüterverkehr mit März kommenden Jahres ersuche ich Sie, dringendst im Wege einer exakten EisbVO, die Bedingungen zur Zulassung von Eisenbahnunternehmen und die Festlegung von sicherheitsrelevanten Maßnahmen zu konkretisieren und nicht diese Aufgaben an die Eisenbahnunternehmen zu delegieren, die diese allgemeinen Anordnungen der EisbVO im Wege von Dienstvorschriften und/oder Richtlinien wiederum zu regeln haben.

Um eine höchstmögliche Sicherheit im Eisenbahnwesen zu garantieren, bedarf es nicht der Ankündigung weiterer Verordnungen (ohne Zeitangaben, siehe Vorblatt und Erläuterungen, Einleitung ...„als erster Schritt“...), sondern auch die Überarbeitung bestehender VO, wie z.B. die Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999, worin die Aus-, Weiterbildung und Prüfungen sowie die periodischen Unterweisungen für den Lokführer nicht geregelt sind. Auch die Überprüfung der Vorkenntnisse von bereits in anderen Eisenbahnunternehmen ausgebildeten Lokführern, die auf anderen Netzen fahren wollen, ist aufgrund fehlender konkreter Ausbilde- und Prüfungsinhalte sowie Dauer unmöglich und stellt ein erhöhtes Risiko bereits schon heute dar.

Wir ersuchen Sie daher unsere Bedenken und die unserer MitarbeiterInnen ernst zu nehmen und auf unsere Einwändungen einzugehen, im Sinne der bevorstehenden Liberalisierung und einer für alle sicheren Eisenbahn.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorsitzende:

(Wilhelm Haberzettl)

Beilage: Stellungnahme zur EisbVO

Kopie samt Beilagen ergehen an: ÖGB, BAK und ÖBB-Vorstand

1. ALLGEMEINES

Wir stimmen vollinhaltlich zu, dass im Eisenbahnbereich staatliche Normen lediglich nur unvollkommen bzw nur in Ansätzen vorhanden sind (siehe Vorblatt, Problem). Mit der bevorstehenden gänzlichen Liberalisierung im Schienengüterverkehr im März kommenden Jahres ist zu befürchten, dass bei weiterhin fehlenden einheitlichen staatlichen Normen, unterschiedliche Sicherheitsniveaus bzw ein Absinken des bisherigen relativ hohen Niveaus vorherrschen werden. Um Einsparungen bei der Sicherheit allein aus Wettbewerbsgründen gegenüber dem Verkehrsträger Straße zu verhindern, bedarf es einheitlicher hoher Sicherheitsstandards die nicht von den einzelnen Unternehmen erarbeitet werden, sondern auf einer einheitlichen und inhaltlichen Vorgabe der Behörde beruhen müssen. Der Lösungsansatz als ersten Schritt durch eine VO wird begrüßt, jedoch vermissen wir entgegen der Behauptung im Vorblatt in verschiedenen Bereichen die detaillierten Normen.

Die Hauptkritikpunkte an der Verordnung sind daher aus unserer Sicht

1. das Fehlen einheitlicher „Spielregeln“ für alle Eisenbahnunternehmen insbesondere in Hinblick auf Bau, Betrieb und Ausbildung sowie geistige und körperliche Anforderung an Betriebsbedienstete und alle die im Gefahrenbereich von Gleisen Tätigkeiten auszuüben haben. Die Anforderungen bei den Fahrbetriebsmittel und Betriebsanlagen hinsichtlich Bau oder Instandhaltung sind zu allgemein gehalten. Die in der Anlage 1 des EVO-Entwurfs enthaltenen Signale spiegeln lediglich einen Bruchteil einer Signalordnung im Eisenbahnwesen wider;
2. die fehlende Absicherung der Aufsicht durch Abwälzung der Verantwortung der Behörde auf das Eisenbahnunternehmen bzw. Delegation an den Betriebsleiter;
3. die fehlenden Aufsichtsmöglichkeiten über die Eisenbahnunternehmen durch Eisenbahnpolizei oder ähnliches;
4. das Fehlen klarer Verantwortlichkeiten bei den Eisenbahnunternehmen sowie die Abschiebung der Verantwortung vom Leitungsorgan der Eisenbahnunternehmen auf den Betriebsleiter. Im Verordnungstext sollte klar zum Ausdruck kommen, dass Fragen der Sicherheit allein im umfassenden Letztverantwortungsbereich der Unternehmensleitung des Eisenbahnunternehmens zu liegen hat;
5. pauschale Anforderungen an die Eisenbahnunternehmen wie in den §§ 4(3) und 5(5) „Verhinderung vermeidbarer Betriebsgefährdungen“ oder „Vorkehrungen sind zu treffen, dass unverzüglich Hilfe geleistet werden“ können so nicht erfüllt werden und tragen nur dazu bei die Sicherheitsstandards nicht ernst genug zu nehmen.

Unter diesem Aspekt sind auch die Anmerkungen zu den einzelnen Paragraphen im Folgenden zu betrachten.

Die VO kann daher u.E. nicht nur die grundsätzlichen Pflichten hinsichtlich Bau, Betrieb, Fahrzeuge, Ausbildung enthalten, sondern es haben in dieser VO konkrete einheitliche, d.h. für alle gleichgeltende Regelungen zu erfolgen (siehe z.B. die deutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung).

Durch den bestehenden Wettbewerbsdruck bzw vorhandene Wettbewerbsverzerrung bei den Eisenbahnunternehmen muss die Behörde, gem. § 19 (4) EisbG, den Bau, Bestand, Betrieb und die Sicherheitsstandards des Eisenbahnbetriebs und des Eisenbahnverkehrs durch Verordnung bestimmen, welche Maßnahmen von dem Eisenbahnunternehmen nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens zu treffen sind.

Im Übrigen erachten wir es als notwendig, den Beruf „EisenbahnerInnen“ staatlich anzuerkennen (Eisenbahnerberufsbild). Diesbezüglich wäre eine Verordnung über die Berufsausbildung zu EisenbahnerInnen im Betriebsdienst zu erlassen. (Inhalte, Ausbildungsdauer, geforderte Fertigkeiten und Kenntnisse in den diversen Fachrichtungen, Ausbildungsplan und Prüfungsinhalte)

2. Im Speziellen

Zu § 2 Allgemeine Begriffsbestimmungen

Z 2 nach ... einschließlich der Ausbildung ist „samt zyklischer Schulungen“ aufzunehmen (z.B. bei Änderungen in den Bereichen Arbeitsplatz und Arbeitsaufgaben sowie Dienstvorschriften und –anweisungen).

Z 3 bezieht sich u.a. auf die Verladung, daher müssen „Verladebedienstete“ unter Z 5 b aufgenommen werden.

Z 5 die in dieser Ziffer gewählten Begriffsdefinitionen sind unglücklich ausgefallen. Es ist nämlich unklar, ob die Tätigkeiten zum Einstellen und Sichern des Fahrweges unter Fahrbetrieb zu verstehen sind oder nicht, bzw fehlen Tätigkeiten von Mitarbeitergruppen die für die Sicherheit von Bedeutung sind (z.B. Wagenmeister, der vorbereitende Tätigkeiten und Prüfung an Fahrbetriebsmittel durchführt). Wir schlagen daher, zur klaren Umschreibung dieses Personenkreises, vor, die Aufnahme der Mitarbeiter des Betriebsdienstes analog der ÖBB DV P 32 (Richtlinie für das Gesundheitsmanagement) vorzunehmen.

Z 6: „unmittelbar“ ist zu streichen. Im Eisenbahnwesen sind Anlagen entlang der Schienenstrecken auch als Betriebsanlage zu sehen (Fernmelde-, Fahrleitungsanlagen etc.)

Zu § 3 Grundsätze

Zu ergänzen wäre der § 3 dahingehend, dass Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel auch nach sämtlichen geltenden Normen beschaffen sein müssen.

Zu § 4 Allgemeine Anforderungen an den Bau

Z 1 Das Wort „erfahrungsgemäß“ ist unseres Erachtens ein dehnbarer Begriff und wäre daher zu streichen.

Zu § 6 Allgemeine Pflichten des Eisenbahnunternehmens

Abs 2 Z 5: „notwendige“ ist durch „erforderliche“ zu ersetzen.

Betriebsleitung bzw Betriebsleiter

Generell vertreten wir die Ansicht, dass die Verantwortung für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften allein der **Unternehmensleitung** des Eisenbahnunternehmens obliegt.

Betriebsleiter und sonstige Personen können nur als Beauftragte des Arbeitgebers (wie die § 3 (6) Personen nach ASchG) und nicht als Verantwortlicher bezüglich verwaltungsstrafrechtlicher Verantwortung benannt werden.

Wir begrüßen die Vorschreibung der ausreichenden personellen, finanziellen, technischen und sonstigen notwendigen Ressourcen für die Betriebsleitung; die Umsetzung der internen Organisation hingegen ist dem Eisenbahnunternehmen allein zu überlassen.

Damit soll aber nicht die Verantwortung hinsichtlich Sicherheit und Ordnung weiter delegiert werden. Der Betriebsleiter hat richtigerweise als **Beratungsorgan** des Eisenbahnunternehmens zur Verfügung zu stehen.

Zu §§ 8 und 9 Dienstvorschriften bzw Dienstanweisungen

Es kann nicht im Sinne einer einheitlichen Regelung des Eisenbahnbetriebes sein, dass durch diesen Abschnitt den Eisenbahnunternehmen vorgeschrieben wird, jene Maßnahmen zur Wahrung der ihnen obliegenden Verpflichtungen gem. § 21 (3) EisbG selbst festzuhalten bzw. umzusetzen.

Wir weisen nochmals daraufhin, dass diese einheitlichen Regelungen jedenfalls eine von der Behörde abzudeckende Aufgabenstellung gem. § 19 (4) EisbG beinhalten muss (der Umkehrschluß wäre nämlich der, dass ja die Behörde nur dann Vorschriften behandeln bzw. genehmigen kann, wenn ihr auch solche vorgelegt werden).

Damit kann gewährleistet werden, dass per Verordnung **ein einheitlicher Sicherheitsstandard** nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens sowie dessen **Überwachung** vorhanden ist.

Gerade die im § 8 (5), Z 1 bis 5, wonach Dienstvorschriften eines Eisenbahnunternehmens sich nur nach Rahmenbedingungen einer Verordnung orientieren müssen, zu treffenden Vorkehrungen zielen eindeutig auf Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs, insbesondere im Hinblick auf den Zugang Dritter zum Schienennetz, und daher Anordnungen durch Verordnungscharakter bereits jetzt durch die Behörde zu treffen sind (z.B. VO über Aus- und Weiterbildung, einschließlich der Festlegung der Anforderungen an Betriebsbedienstete etc.).

Wie wenig sinnvoll die Delegation der Erlassung von Sicherheitsbestimmungen an Eisenbahnunternehmen ist, zeigt § 8 Abs 4. Mit der einheitlichen Regelung durch die Behörde würde nämlich dem Wildwuchs an Vorschriften Einhalt geboten werden.

Zu § 10 Abs. 1 Aufgaben des Betriebsleiters

Die hier angeführten Vorgaben des verantwortlichen Betriebsleiters,

- gem. Z 1 zu veranlassen,
- gem. Z 2 zu überwachen,
- gem. Z 3 zu untersuchen

widersprechen der Vorgaben des **§ 6 Abs. 4**, wonach der Betriebsleiter lediglich anzuhören ist.

Zu § 10 Abs. 2

Die Unterstützung der Aufsichtstätigkeit der Behörde darf nicht dem Betriebsleiter überantwortet werden, sondern ist vom Eisenbahnunternehmen vollinhaltlich wahr zu nehmen (siehe § 6 Abs. 6).

Zu § 10 Abs. 6 sowie § 11 Abs. 5

Die Dienstübergabe soll nach Möglichkeit schriftlich erfolgen.

Zu § 11 Betriebsaufsicht

Wir vermissen hier die eindeutige und klare Erfüllung des § 45 EisbG Abs. 1 (u.a. Überprüfung der Beschaffenheit der Eisenbahnanlagen und Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und –verkehrs) durch das Eisenbahnunternehmen. Der konkrete Organisationsaufbau und die Aufgaben der Betriebsaufsicht ist durch eine von der Behörde zu genehmigenden Dienstvorschrift zu regeln.

Zu § 12 Abs. 3 Tätigkeitsbericht des Betriebsleiters

Die Frist für den Tätigkeitsbericht des Betriebsleiters sollte auf den 30. April (analog § 7 Abs. 5 Jahresbericht) erstreckt werden.

Zu § 14 Anforderungen an den Betriebsleiter

Ähnlich den deutschen Verordnungen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung und Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung) sollten für die Anforderungen an den Betriebsleiter klare Regelungen getroffen werden.

Zu § 14 Abs. 2

Wir ersuchen um Aufnahme einer Präzisierung des Erfolgsnachweises in Deutsch.

Zu § 14 Abs. 5

Wir ersuchen um Ergänzung einer Z 6. Arbeitnehmerschutzrecht.

Zu § 14 Abs. 8

Der Betriebsleiter für Hauptbahnen sollte mit dem Betriebsleiter für Nebenbahnen in seiner Verantwortung gleichgestellt werden. Wenn hier im Verordnungstext das Wort „verantwortlicher“ fehlt, so sollte dies im gesamten Verordnungstext so gehalten werden, um zum Ausdruck zu bringen, dass es nicht gewollt ist, die Verantwortung von der Unternehmensleitung an den Betriebsleiter zu delegieren. Es sollte im VO-Text klar zum Ausdruck kommen, dass Fragen der Sicherheit allein im umfassenden Letztverantwortungsbereich der Unternehmensleitung zu liegen hat.

Die Möglichkeit von Erleichterungen bei Nebenbahnen könnte dazu verleitet werden, die Sicherheit zu unterwandern und wäre daher zu unterlassen, da die Sicherheitsleistung auf Neben- und Hauptbahnen gleich sein müssen und auch bereits jetzt sind.

Zu § 15 Z 3 Antragsunterlagen

Statt der persönlichen Erklärung, schlagen wir den amtlichen Nachweis vor.

Z 6 Zur Gewährleistung einer möglichst unabhängigen und unbeeinflussten Tätigkeit des Betriebsleiters wäre die Aufnahme eines besonderen Kündigungsschutzes im ArbVG notwendig. Ähnlich den Sicherheitsvertrauenspersonen (§105 Abs 3 Z 1 lit g iVm § 69 BBVG) können auch Betriebsleiter in Konflikt mit betrieblichen Interessen kommen und bedürfen daher ebenso eines besonderen Kündigungsschutzes in ihrer Eigenschaft als Betriebsleiter.

Zu § 16 Abs. 4 Allgemeine Anforderungen an Betriebsbedienstete

Wir schlagen dieselbe Regelung wie beim § 17 Abs. 2 vor. Darüberhinaus verlangen wir – analog den ÖBB Bestimmungen (DV P 32) – generell für alle Betriebsbedienstete, ab dem vollendeten 50. Lebensjahr, alle 3 Jahre eine Wiederholungsuntersuchung.

Zu § 18 Abs. 1 Ausbildung und Prüfung der Betriebsbediensteten

Wir weisen noch mal daraufhin, dass konkrete Vorgaben bei Aus-, Weiterbildung und Anforderungen an Betriebsbedienstete dringend erforderlich sind. Wir halten es daher für sinnvoll und zweckmäßig eine diesbezügliche eigene Aus- und WeiterbildungsVO zu erstellen.

Ebenso vermissen wir lt. Abs. 5 das konkrete Verfahren der Einziehung der Ausweise von Betriebsbediensteten. Auch sollten die Angaben in den Ausweisen mehr Aussagekraft (Details über Wiederholungsschulungen und -prüfungen bzw. –untersuchungen sowie Orts- bzw. Streckenkenntnisse) beinhalten. Dies gilt insbesondere bei den Fahrbediensteten.

Zu § 18 Abs. 4

Die Abnahme von Prüfungen sollte auch von Ausbildnern erfolgen können.

Zu § 18 Abs. 6 soll heißen: „Betriebsbedienstete sind nach Abschluss ihrer Ausbildung in regelmäßigen Abständen und bei Vorschriften- und sonstigen Änderungen, die Auswirkungen auf den Arbeitsplatz oder auf den Aufgabenbereich des Arbeitnehmers ergeben, nachzuschulen.“

Zu § 21 bzw. Anlage 1 Betrieb - Signale

Die Regelung des Signalwesens stellt aus unserer Sicht eine Behördenaufgabe dar, die jedenfalls in einer Regelung gemäß § 19 Abs. 4 EisbG für alle Eisenbahnen einheitlich zu gestalten wäre. Eine Übertragung dieser Aufgabe auf die einzelnen Eisenbahnunternehmen – und damit eine Fortschreibung der bisherigen Uneinheitlichkeit – wird abgelehnt.

In allen anderen Verkehrsrechten (Straßenverkehr, Luftfahrt, Schifffahrt) oder auch im deutschen Eisenbahnwesen erfolgt die Vorgabe der Verkehrsregeln und deren Signalisierung durch generelle Regelungen der Behörde.

Zu § 22 (2) Instandhaltung

Wir vermissen die Vorschreibung von Untersuchungsfristen, denn der Textentwurf schreibt lediglich vor, dass die Art, Umfang und Häufigkeit sich nach Bauart und Belastung der Fahrbetriebsmittel zu richten haben. Es ist zu befürchten, dass dieser Passus zu weitläufig angewandt wird.

Zu § 23 Abs. 2

Siehe unsere Bemerkungen zu § 10, Abs. 2.

Zu § 24 Abs. 3

Aus Wettbewerbsgründen sollte eine offene Transparenz hinsichtlich der verschiedenen Stufen von Ausnahmen angestrebt werden. Jedenfalls darf es zu keiner Ausnahme von der Verpflichtung zur Erstellung von Allgemeinen Anordnungen über die Aus- und Weiterbildung bzw. Wiederholungsuntersuchungen des Personals und Aufgaben und Anordnungsbefugnisse des Betriebsleiters kommen.

Generell vertreten wir jedoch die Ansicht, dass es im Eisenbahnbetrieb es überhaupt zu keiner Ausnahme in Punkto Sicherheit und Ordnung kommen darf.

Zu § 25 Abs. 1

Offen bleibt für uns die Regelung wie Fahrzeuge zu behandeln sind, die bei anderen Eisenbahnunternehmen eingesetzt sind.

SCHLUSSBEMERKUNG

Wie schon Eingangs erwähnt sind die sichere und ordnungsgemäße Abwicklung des Eisenbahnbetriebs nur durch einheitliche und für alle Eisenbahnunternehmen verpflichtend einzuhaltende Verordnungs-Rahmen möglich. Das staatliche Festlegen von Aus- und Weiterbildungsstandards samt Personaleinsatzbedingungen, Bau- und Betriebsverordnungen müssen aber auch durch reglementierte Überwachungsmechanismen samt Anordnungsbefugnisse gewährleistet werden.

Abschließend stellen wir fest, dass die im Verordnungs-Entwurf enthaltenen Hinweise auf detaillierte Regelungen keine hinreichende Maßnahme zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb darstellen und der Hinweis auf einen ersten Lösungsschritt zu wenig ist.

Wir vermissen vollständige, einheitliche und konkrete Regelungen und lehnen allgemein gehaltene Vorankündigungen ab.

Sicherheitsstandards dürfen nicht nach der Größe eines Unternehmens abgeleitet werden.

Im Hinblick auf die nationale Umsetzung der EU-Richtlinien betreffend die Öffnung des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs ab dem 15. März 2003 fordern wir den Gesetzgeber auf, für einheitliche und für alle Wettbewerber am Schienenmarkt gültigen Rahmen.

Index und Verzeichnisse

Quellenverzeichnis

„Endstation Trennung, Ein Memorandum der AK und der GdE zur Trennungsdiskussion bei den ÖBB“, Arbeiterkammer Wien und Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 2001

http://www.akwien.at/dat/endstation_trennung_lang.pdf

EU-Handbuch; Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien; Wien 2000

EUROSTAT, EU-Kommission: EU Transport in figures, Statistical Pocket Book, 2002, Brüssel 2002

Hartig Karl Johann: „Strategien der europäischen Bahnen im liberalisierten Markt“; in „Wohin fährt die Bahn? Zukunft Liberalisierung“; Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien; Wien 2000

Herry Max: „Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr“ Verkehr und Infrastruktur Band 14, Arbeiterkammer Wien, Wien 2001

<http://www.akwien.at/dat/Herry.pdf>

Kainz Christine, Spuller Ernst, Voitl Harald: „Eisenbahnsystem in Österreich“, Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 2002

Kainz Christine, Spuller Ernst, Voitl Harald: „Eisenbahnsystem in Österreich (Defizite/Herausforderungen)“ Aktualisierung, Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 2002

Knapp James: „Privatisierung der Britischen Bahnen“; in „ITF-Info Bahnen 1999“, London 1999

Kuntner Reinhart, Waglechner Hannes: Eisenbahnrecht und Arbeitnehmerschutz, (Gesetze und Kommentare Band 170), ÖGB Verlag, Wien 2002

Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV): Lkw-Geschwindigkeiten und Lkw-Abstandsverhalten auf Autobahnen, Verkehr und Infrastruktur Band 10, Arbeiterkammer Wien, Wien 2000;

Lahounik Gregor, Lauber Wolfgang: „Die Bahnen im Verkehrswettbewerb“; in „Wohin fährt die Bahn? Zukunft Liberalisierung“; Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien; Wien 2000;

Lahounik Gregor: Die Bahn am Zug; Schwerpunkt in Wirtschaft und Umwelt 4/1999; Bundesarbeitskammer, Wien 1999

Lahounik Gregor: „EU-Verkehrspolitik“, in „Der Eisenbahner“, Das Magazin der Eisenbahnergewerkschaft, 5/2002, Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 2002

LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr: Die Vorteile der integrierten Bahn Analyse und Argumentarium, Bern 2001

Österreichische Bundesbahnen: „Allgemeine Geschäftsbedingungen“, Wien 2002

Röder Werner: „Arbeitszeit II“ eine Initiative der Gewerkschaft der Eisenbahner, Gewerkschaft der Eisenbahner, Wien 2002

Shadow Strategic Rail Authority, Transport Statistics Great Britain, 2000 Edition

Unfried Doris, Christoph Parak (Hrsg): „Personennahverkehr – zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge“ Materialiensammlung, Verkehr und Infrastruktur Band 13 sowie Ergänzungsband 13a, Arbeiterkammer Wien, Wien 2001 und Wien 2002

Sämtliche Publikationen der AK Wien und der Bundesarbeitskammer sind unter Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Abt Umwelt und Verkehr, Prinz-Eugen-Straße 20-22, A-1041 Wien, Postfach 534, Tel. (01) 501 65 DW 2698 oder unter friederike.bodinger@akwien.at zu beziehen.

Verwendete Rechtsmaterien

EU-Gesetzgebung

Richtlinie des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft; 91/440/EWG

Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft; 2001/12/EG

Entwurf und Bericht zur Änderung der „Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft; 2001/12/EG“ (A5-0417/2002)

Richtlinie des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen; 95/18/EG

Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen; 2001/13/EG

Entwurf und Bericht zur Änderung der „Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen; 2001/13/EG“ (A5-0424/2002)

Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen und die Berechnung von Weegeentgelten; 95/19EG

Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Weegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung; 2001/14/EG

Richtlinie 96/48/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs

Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems; 2001/16/EG

Entwurf und Bericht zur Änderung der „Richtlinie 96/48/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs und der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität den konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“ (A5/0418/2002)

Entscheidung der Kommission vom 30.5.2002 über die technischen Spezifikationen (der Teilsysteme Instandhaltung, Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung, Infrastruktur, Betrieb, Fahrzeuge, und Energie) für die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG.

Entwurf und Bericht über den Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (A5-0441/2002)

Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung

Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie (93/104/EG) ausgeschlossen sind

Weißbuch – eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft; COM (1996) 421

Weißbuch – „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft“ COM (2001) 370

Nationale Gesetzgebung

Eisenbahngesetz (EisbG) 1957: BGBl.Nr. 60/1957 sowie dessen Änderungen und Ergänzungen in Form von BGBl. Nr. 113/1963, BGBl. Nr. 20/1970, BGBl. Nr. 274/1971, BGBl. Nr. 422/1975 (VfGH), BGBl. Nr. 305/1976, BGBl. Nr. 452/1992, BGBl. Nr. 899/1993, sowie:

BGBl. Nr. 201/1996 (Strukturanpassungsgesetz 1996),

BGBl. I Nr. 15/1998 (Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 - EIRAG),

BGBl. I Nr.81/1999 Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ sowie Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz HIG),

BGBl. I Nr. 166/1999 (Schienenverkehrsmarkt- Regulierungsgesetz 1999);,

BGBl. I Nr. 151/2001 (Deregulierungsgesetz 2001)

BGBl. I Nr. 67/2002

Bundesbahngesetz 1992, BGBl. Nr. 825/1992

Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz (SCHIG 1996), BGBl. Nr. 201/1996

Europakonzessionsverordnung (EuKonzV)

Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, mit der bezüglich der Verleihung einer Europakonzession nähere Bestimmungen über die vorzulegenden Unterlagen, die zu erfüllenden Voraussetzungen sowie deren Überprüfungen getroffen werden, BGBl. II Nr. 330/1998.

Arbeitszeitgesetz (AZG)

BGBl. Nr. 461/ 1969 zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 335/1993 und BGBl.Nr. 446/1994

Arbeitsruhegesetz (ARG)

BGBl. Nr. 144/1983, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 158/1991 und BGBl.Nr. 446/1994

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (AschG)

Bundesgesetz über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit 1994, BGBl. Nr. 450/1994, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 159/2001.

Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)

Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Schutz von ArbeitnehmerInnen im Bereich von Gleisen 1999, BGBl. II Nr. 384/1999, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 444/1999.

Abkürzungsverzeichnis

Abs	Absatz
AEIF	Association Européenne pour l'Interoperabilité Ferroviaire
AGB	allgemeine Geschäftsbedingungen
ARG	Arbeitsruhegesetz
AschG	ArbeitnehmerInneschutzgesetz
AZG	Arbeitszeitgesetz
AK	Kammer für Arbeiter und Angestellte
BAK	Bundesarbeitskammer
BEG	Brenner Eisenbahn GmbH
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
bzw	beziehungsweise
bmvit	Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie
BR	British Rail
CEN	Comité Européen de Normalisation
CENELEC	Comité Européen de Normalisation ELECTrotechnique
EG	Europäische Gemeinschaft
EIRAG	Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz
EK	Europäische Kommission
ETCS	European Train Control System
ETF	Europäische Transportarbeiter-Föderation
EU	Europäische Union
EuKonzV	Europakonzessionsverordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GATS	Global agreement on trade in services
GdE	Gewerkschaft der Eisenbahner
GEB	Gemeinschaft der Europäischen Bahnen
GKE	Graz Köflacher Eisenbahn
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HIG	Hochleistungsstreckengesetz
HL-AG	Hochleistungsstrecken AG
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt
ICE	InterCityExpress
idF	in der Fassung
ITF	Internationale Transportarbeiter-Föderation

LITRA	Schweizer Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Mio	Millionen
Mrd	Milliarden
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖBB-Netz	Österreichische Bundesbahnen, Geschäftsbereich Netz
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Pkm	Personenkilometer
RIV	Regolamento Internazionale Veicoli
RIC	Regolamento Internazionale Carozze
SCG	Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH (sog. Rail Regulator)
SCHIG	Schieneninfrastruktur GmbH
TESGN	Transeuropäisches Schienengüternetz
TSI	Technische Spezifikationen der Interoperabilität
udglm	und dergleichen mehr
Tkm	Tonnenkilometer
TzfFVO	Triebfahrzeugführerverordnung
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
UNIFE	Union of European Railway Industries
VAI	Verkehrsarbeitsinspektorat

Verkehr und Infrastruktur

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- Nr 1: City-Logistik – Ein Ausweg aus der Wiener Verkehrsmisere, 1996
- Nr 2: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa, 1997
- Nr 3: Internationale Beispiele und Erfahrungen mit verschiedenen Modellen der Nahverkehrsfinanzierung, 1997
- Nr 4: Weißbuch: Semmering, 1997
- Nr 5: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa – Aktualisierung, 1998
- Nr 6: Telekommunikation - Zwischen Markt und Regulierung, Tagungsband, 1999
- Nr 7: Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich, 2000
- Nr 8: Trend- und Extremsportarten in Österreich, 2000
- Nr 9: Lkw-Unfallgeschehen auf Autobahnen, 2000
- Nr 10: Lkw-Geschwindigkeiten und Lkw-Abstandsverhalten auf Autobahnen, 2000
- Nr 11: Wohin fährt die Bahn ? Zukunft Liberalisierung, Tagungsband, 2. ergänzte Auflage, 2002
- Nr 12: Qualifizierung in touristischen Dienstleistungsberufen – MitarbeiterInnen-zufriedenheit als Grundlage für zukünftige Angebotserstellung, 2001
- Nr 13: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Materialiensammlung, 2001
- Nr 13a: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2002
- Nr 14: Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001
- Nr 15: Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003

Außerdem erschienen:

„Endstation Trennung“, Ein Memorandum der AK und der GdE zur Trennungsdiskussion bei den ÖBB

Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien
Tel: +43 (1) 501 65 – 2698
Tel: +43 (1) 501 65 – 2105
e-mail: friederike.bodinger@akwien.at